

ȘCOALA SUPERIOARĂ DE AERONAUTICĂ CIVILĂ



MANUELA VÂRLAN
DORU VÂRLAN

ASOCIAȚIA AEROSPAȚIALĂ ROMÂNĂ

9/8/2010

ȘCOALA SUPERIOARĂ DE AERONAUTICĂ CIVILĂ

Manuela Vârlan & Doru Vârlan

Asociația Aerospațială Română

de Manuela Vârlan & Doru Vârlan

Asociația Aerospațială Română

Str. 1 decembrie no.260A, Loc. Pleșești, Com. Berca, Jud. Buzău, 127043
România

Tel: 0744 – 542944, Email: d.varlan@yahoo.com

Ne puteți vizita pe:

www.romaerospace.blogspot.com

Editor: Asociația Aerospațială Română

Coperta: Doru Vârlan

Tipărit la

Fiicelor noastre:

Sânziana-Elena

Oana – Emanuela

Irina – Daniela

Anamaria – Angelica,

care ne însuflețesc în demersurile noastre !

”Să cred, oare, că anumite înclinări și predilecții din copilărie și adolescență se regăsesc în devenirea omului de mai târziu? Nu sunt pe deplin convins, dar nici nu pot exclude cu totul această presupunere față de chemarea spre înălțimi din pragul vieții mele ...”

Gheorghe Negrescu

Dedicăm această carte:

Memoriei colegului nostru Ungur Victor, care și-a frânt aripile, în mod tragic, în ziua de 25 iunie 1974, la

ora 10:20 a dimineții, în timpul unui zbor de instruire, în zona de lucru Căprioara (lângă aerodromul Focșani), sub ochii noștri - colegii lui din Promoția 1975...

... Tuturor celorlalți colegi ai noștri, cărora, de asemenea, le-a fost dat să plece spre ceruri, prea tineri și-nainte de vreme.

Tuturor profesorilor și instructorilor noștri, aviatorilor, tehnicienilor, controlorilor de trafic aerian etc., civili sau militari, pe care i-am cunoscut de-a lungul carierei noastre, pentru dăruirea, curajul, spiritul de sacrificiu și noblețea lor umană.



Mulţumiri

Datorăm mulțumiri ***speciale domnului Comandor Aurel Pruia****, pentru îndemnul de a finaliza această carte, pentru informațiile și documentele oferite, pentru rolul său fundamental, ca Director și ca Om, în viața Școlii Superioare de Aeronautică Civilă.*



ÎN LOC DE PREFAȚĂ ...

"Dragă Dorule,

Este o idee minunată să se scrie câte ceva despre ***Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă(S.S.A.C.)****, despre Promotiile de piloţi civili 1974 şi, respectiv, 1975. De ce cred eu asta? Pentru că aceste două Promoţii au fost singurele care au experimentat puţin, atât cât se putea în acele vremuri senzaţia de Şcoală de Aviaţie Civilă, pentru că la intrarea în această Şcoală s-a dat un examen corect, în cadrul Politehnicii, pentru că au fost Promoţii cu un număr mare de piloţi care odată ieşiţi de pe băncile Şcolii au făcut diferenţa între stilul cazon, închistat al aviatorilor militari de care era plină aviaţia civilă şi spiritual liber, profesionist, bazat pe norme, reglementări clare, convenţii internaţionale după care ar fi trebuit să se desfăşoare activitatea unei companii civile de aviaţie. Ne este tuturor cunoscut faptul că Aviaţia Civilă s-a organizat şi răsorganizat în ultimii 40 de ani, dar eu cred că au fost câteva momente în această perioadă care au făcut diferenţa. Primul şi nu neapărat în ordinea importanţei îl consider a fi obligativitatea de a face fonia în limbă engleză, lucru care s-a întâmplat prin anii '70. Al doilea ar fi organizarea cursurilor de Pilot de Transport Public în anul 1978. La acest curs se făcea antrenamentul coerent şi pe baze profesioniste pentru zborul instrumental (IR) şi se puneau bazele cunoştinţelor de legislaţie civilă, navigaţie, etc. Adică nu se mai făcea totul în pregătirea piloţilor pe auzite, pe furat meseria, pe principiul: fă aşa că aşa vreau eu. Cred că toţi ne amintim cu drag despre regretatul pilot şi profesor de navigaţie dl. Mălăescu, de orele de meteo, aerodinamică, motoare, instalaţii etc. Îmi amintesc cu drag că eu şi cu "Ureche" (Gheorghe Nicolae) am încercat să-i arătăm instructorului nostru dl.Marin, pe undeva pe un câmp de lângă Brebeni , cum se umbreşte profundorul la selectarea flaps 45° şi la atitudini mari de zbor. După ce cu voia Bunului Dumnezeu am aterizat cu picioarele tremurând şi am reuşit să scăpam cu fuga, am stat o jumătate de zi ascunşi în lizieră pădurii de frica bătăii cu care ne ameninţau domnul comandant şi mecanicul. Al treilea moment care cred eu că a făcut diferenţa a fost atunci când piloţii români au plecat în contractele Tarom, fie la Compania Lauda, Ryan Air, Nigeria, Cuba, Guyana,Tripoli etc. cu pelerini, de fapt cam peste tot în lume. Acolo, peste tot, indiferent de tipul de avion zburat Piloţii noştri au învăţat enorm şi în*

acelaşi timp au făcut cunoscută aviaţia civilă românească prin muncă, talent, inventivitate. Ar fi multe de povestit, dar ce este important după părerea mea este faptul că în imensă lor majoritate piloţii promotiilor 1974 şi 1975, şi cele care au urmat până la desfiinţarea S.S.A.C., prin munca lor, prin dăruire, talent şi perseverenţă au scris o pagină importantă în Cartea Aviaţiei Civile Române.

Cornel Dumitru
Bucuresti, 14 Octombrie 2008"

CUVÂNT ÎNAINTE

(Sau: nu am putea cuceri singuri Everestul !)

… Ce a însemnat pentru noi Şcoala de aviaţie? Un drum în viaţă, tot ceea ce am fost şi suntem. Cu aceste gânduri am poposit, într-o dimineaţă, aici pe locurile unde ne-au crescut aripi nouă tinerilor îndrăzneţi.

... Un scârţâit prelung şi personalul a oprit într-o gară din Câmpia Română: Boboc (judeţul Buzău). Pornesc pe drumul mărginit de plopi, aduşi aici şi orânduiţi de mâinile grijulii ale elevilor-piloţi din Şcoală. În faţă se profilează clădirile mari, cu sălile de clasă şi laboratoarele, cu dormitoarele şi mai încolo, dincolo de parc şi platoul obişnuit de adunare, popotele, sala de sport, terenurile de sport, blocurile de locuinţe. După toate astea - aerodromul, cu punctele de zbor şi pista betonată. Am păşit pe aceeaşi alee străjuită de pomi. O clădire masivă ce domină şi parcul, şi platoul, şi împrejurimile mă-ndeamnă la amintiri. Şcoală a aripilor româneşti, cu o tradiţie bogată, ale cărei începuturi se confundă cu înseşi începuturile aeronauticii române. De pe ultima treaptă a scării largi a pavilionului de învăţământ ţi se deschide în faţa ochilor perspectiva parcului din mijlocul şcolii, cu alei mărginite de peluze de flori şi arbuşti, cu pâlcuri de brazi, cu bănci umbrite. În inima parcului, între brazi se înalţă ca un simbol monumentul lui Aurel Vlaicu. Aici totul îţi vorbeşte prin forţa imaginilor despre un adevăr: şi noi ne-am pus capacitatea, imaginaţia şi puterea de creaţie în slujba propăşirii aeronauticii române! Se cuvine dar, relevând secvenţe dintr-un drum de decenii al şcolii aripilor româneşti, să ne aplecăm privirea asupra paşilor făcuţi pentru transformarea unui vis în realitate: zborul - profesia noastră.

“Everestul” pe care elevii-piloţi admişi în S.S.A.C. şi-au propus să-l cucerească comportă un mare efort, în acest caz reuşita acţiunii depinzând aproape exclusiv de partenerii de “ascensiune”. Pentru că oricât de bine ţi-ai fi luminat drumul de nobleţea ţelului de a cuceri marele pisc, marea performanţă, oricât de bine ai fi înarmat pentru drum, totul depinde, în acest caz, de noi plus, în aceeaşi (dacă nu şi mai mare) măsură de “echipaj”.

Chestiunea are, înainte de toate, un aspect filosofic de tip social: aeronautica înaintează în istorie prin intermediul *generaţiilor (=*

promoţiilor). Pentru că, pe drept cuvânt, în ce priveşte cunoaşterea, fiecare generaţie se reazemă pe umerii celei anterioare. Noi am acumultat munţi de fapte în aeronautică. Oricum (din păcate !), *în materie de înţelepciune*, fiecare generaţie porneşte ca şi cum s-ar afla la zero, ca şi cum nici o generaţie n-ar fi precedat-o. Într-un sens fiecare generaţie încearcă să reinventeze roata... Începând de la Christos, pe pământ s-au perindat aproximativ 80 de generaţii. Daca fiecare generaţie ar fi învăţat *umanitatea* de la cea precedentă, lumea de astăzi ar fi complet diferită. Dar nu s-a găsit încă nici o cale prin care înţelepciunea comportamentală să poată fi efectiv transferată de la precursori la urmaşi.

Evident, tinereţea are marele apanaj de a fi proaspătă, de a se mula după trebuinţele sociale, de a duce mai departe ceea ce i-a fost încredinţat de înaintaşi. Numai că recunoaşterea acestor virtuţi nu se poate suprapune ideii potrivit căreia, în sine, tinereţea reprezintă progresul, indiferent de ambianţă, mediu, tradiţie. Personal i-am admirat întotdeauna pe acei tineri energici, vii, competenţi, capabili să mişte chiar munţi din loc, dar care înţeleg că încă nu ştiu totul, că *aeronautica este un mecanism mult mai complicat* pe cât poate să pară la un moment dat.

Bineînţeles că vârsta în sine nu transformă un ... aviator prost într-unul inteligent. Rolul vârstei şi al experienţei este acela de a face o persoană capabilă, mai competentă, iar o persoană inteligentă, mai înţeleaptă. În cazul meu, în fiecare an am învăţat ceva important, am învăţat să fac ceva mai bine de la cei din jur. Nu avem nevoie decât să privim înapoi la primii ani după ce am terminat colegiul şi, respectiv, şcoala de aviaţie, ca să ne "înspăimântăm" cât de puţine cunoşteam atunci... Toate astea par de necrezut unui tânăr care, la vârsta de 18 ani (cam cât aveam fiecare dintre noi atunci când am "intrat" în S.S.A.C.), este înclinat să creadă că ei posedă înţelegerea completă a vieţii.

Aş remarca faptul că fiecare aviator (sau colectivitate = *promoţie)* îşi făureşte propriul drum caracteristic, trăieşte propria sa experienţă pornit să escaladeze un pisc. Cred că Promoţiile (1974 şi



1975) de aviatori ale S.S.A.C. confirmă aceste opinii.Am pornit la drum pentru întocmirea acestei *schiţe de istorie* sub impresia, dar şi convingerea că pentru a învăţa este nevoie de informare profundă şi deplină. Ca să culegi este obligatoriu să semeni! În aeronautică experienţa înaintaşilor este esenţială, de aceea această experienţă trebuie "spusă" prin toate mijloacele. Nu ne putem cuceri singuri "everestul"! În aeronautică înţelepciunea născută din experienţă este necesară mai mult ca oriunde în propria noastră viaţă.

Zborul este, în esență, un mijloc de locomoție, dar, dintre toate mijloacele de locomoție, este cel care se îndepărtează cel mai mult de natura terestră a ființei umane. Din antichitate, de când a ridicat ochii spre cer, omul și-a dorit să atingă perfecțiunea, să fie mai aproape de Dumnezeu. Unii, cei mai înzestrați și mai performanți au reușit ceea ce mulți alții doar visează, aceștia sunt piloții de aeronave. Pentru a atinge norii sau să se ridice dincolo de ei, aceștia trebuie să facă dovada unor calităţi deosebite. *Exigenţele de selecţie* pentru această profesie sunt foarte stricte, avizul pozitiv este obţinut de 25-30% dintre candidaţi; expertizele medicale şi psihologice se fac cu maximum de rigurozitate în instituţii specializate în medicină şi psihologie aeronautică.

Pregătirea polivalentă se remarcă printr-un nivel ridicat în domenii variate, de factură tehnică, informatică, meteorologie, navigaţie, geografie, fiziologie şi psihologie aeronautică, limbă engleză specifică acestei profesii – fiind vorba de o investiţie majoră şi de lungă durată pentru atingerea performanţei necesare. Astfel, pentru ca un pilot să devină pilot comandant de linie are nevoie de aproximativ 10 ani de pregătire, studii, antrenamente, simulatoare de zbor, piloţii români fiind instruiţi şi calificaţi pe avioane ultramoderne competitive pe plan mondial. Rolul personalului aeronautic civil navigant, cel puţin în ultimii ani, a cunoscut o adevărată revoluţie, atât prin fundamentarea atribuţiunilor la bord, cu precădere în situaţii critice şi de urgenţă, cât şi prin alinierea la cerinţele organismelor internaţionale de profil în atingerea performanţei ridicate în pregătirea profesională; activităţi curente de training, „crew resourse management", simulatoare, cunoaşterea mijloacelor de salvare aflate în dotarea aeronavelor, tehnicile de manevrare a acestora, pregătire împotriva atacului cu bombă şi a acţiunilor de deturnare, cunoaşterea şi circulaţia bunurilor periculoase aflate la bordul aeronavelor, pregătirea în vederea acordării primului ajutor în situaţii de îmbolnăviri, răniri, accident, catastrofe. Scopul primordial al activităţii

personalului aeronautic civil navigant este transportul pasagerilor în condiţii de maximă siguranţă, obiectiv asigurat de un dublu manageriat; cel tehnic executat de personalul de conducerea aeronavelor şi cel social ca rezultat al atribuţiunilor personalului de cabină. Analiza specificului activităţii de pilotaj, conduce la încadrarea piloţilor în categoria “operatorilor de sistem”, relaţia om-maşină fiind determinată de utilizarea tehnologiei informatice, de la controlul direct la controlul mediat tehnologic în care ponderea proceselor intelectuale s-a amplificat foarte mult.

Desfăşurarea activităţii aeronautice de zbor se face sub incidenţa următorilor factori:

A. Factori externi

1. Factori chimici: lipsa de oxigen (hipoxia), lipsa de umiditate.
2. Factori fizico-mecanici: temperatura , presiunea, radiaţia ultravioletă, undele de înaltă frecvenţă, radiaţiile cosmice de natura şi cu efectele necunoscute, zgomotul, încărcarea electrostatică a organismului.
3. Forţele turbulente: vibraţiile, zgomotul.
4. Factori de deplasare geografică: desincronizările de ritm biologic prin schimbarea fusului orar, modificarea metabolismului prin schimbarea condiţiilor climatice.

B. Factori umani

1. Claustrarea.
2. Volum de muncă ridicat pe unitate de timp.
3. Influenţa condiţiilor meteorologice asupra factorului decizional prin diminuarea puterii de concentrare.
4. Situaţii critice apărute în timpul zborului: defecţiuni tehnice, condiţii meteorologice nefavorabile, economice, umane (starea de rău sau moartea unui membru al echipajului).
5. Peste 50% din activitatea de zbor, se desfăşoară noaptea peste întinderi mari de apă, munţi sau deşert.
6. Dificultăţi în desfăşurarea unei vieţi de familie şi sociale normale (plecări lungi şi repetate, imposibilitatea rezolvării problemelor familiale la timp).
7. Alimentaţie restrictivă, condiţionată de microclimatul din cabină (program de masă neregulat, selectiv şi restrictiv).

Și cum orice act de creație cere sacrificii iar zborul este artă, studiile medicale, evidențiază o rată ridicată de mortalitate în rândul personalului aeronautic civil navigant profesionist, atât în perioada de activitate, cât şi

după ieşirea la pensie. Astfel, s-a constatat că în primii 5 ani după ieşirea la pensie, rata îmbolnăvirilor grave atinge 90%, iar cea a mortalităţii depăşeşte 40%.
Aceste studii reliefează efectele nocive asupra organismului uman ale factorilor prezentaţi, generatori de boli profesionale specifice:

- Îmbătrânirea prematură;
- Discopatii;
- Boli de stomac, de inima, de plămâni, circulatorii;
- Andropauza şi menopauza la vârste premature;
- Stare de stres ridicată;
- Spasmofilii;
- Reducerea acuităţii vizuale şi auditive;
- Forme variate de cancer ale organelor interne, cancer de sân;
- Leucemie;
- Naşteri premature sau cu probleme;
- Infertilitate.

Ca efect al activităţii de zbor, personalul aeronautic civil navigant profesionist, prin programul variat de curse de zi şi de noapte pe care le execută, îşi dereglează metabolismul şi ritmul biologic faţă de cel al unui om obişnuit, fiind obligat să-şi impună ore de somn şi masă într-o puternică contradicţie cu normalul biologic.
Datorită acestui aspect, personalul aeronautic civil navigant nu poate avea o viaţă de familie obişnuită şi nu poate participa la o viaţă socială normală.
Riscul la nivelul activităţii de zbor este cel mai mare producător de stres, deoarece pilotul, ca urmare a stimulilor cerebrali, este obligat să decidă „viaţă sau moarte“ în numai câteva secunde, cu implicaţii directe penale şi materiale (concluzii ale FAA din SUA).

1.1. Începuturile instruirii pentru aviaţia civilă

Privim în urmă, prin timp, la prima promoţie de piloţi români. Vedem păşind pe poarta întâiei şcoli româneşti de pilotaj pe acei entuziaşti, dornici să devină zburători.

... Era în anul 1911, în luna aprilie. Începe să funcţioneze prima şcoală de pilotaj din România şi unică în sud-estul Europei, având în dotare patru avioane, pe aerodromul Chitila, amenajat pentru zbor în august 1910. Bazele ei s-au pus încă din 1909, în 20

noiembrie, la iniţiativa avocatului Mihai Cerchez (originar din Bârlad), când Tribunalul Ilfov înregistra actul "contract de societate" pentru constituirea unei societăţi având drept scop "completarea locomoţiunii aeriene sub toate formele". La inaugurarea din 15 august 1910, prilej cu care a avut loc şi o demonstraţie aeriană, în hangare se aflau deja patru avioane: un avion tip "Wright" şi un altul tip "H.Farman", un monoplan "Santos-Dumont" tip "Demoiselle" şi avionul locotenentului Rodrig Goliescu. Piloţii instructori erau aduşi din Franţa: întâi Guillemin, apoi Michel Molla, Charles Viallard şi Louis Martinez-Rex. Ministerul de război a detaşat ca elevi-piloţi la această şcoală şase ofiţeri; *la aceştia s-a adăugat un voluntar civil, Polihroniade Vacas (rudă a lui Cerchez, un tânăr de numai 18 ani). La 03.10.1911, Polihroniade Vacas este cel care a executat primul raid la distanţă cu un avion Farman dotat cu un motor de 50CP, pe ruta Bucureşti-Buzău-Roman.* În şcoală, pregătirea a început cu ... conducerea motocicletei şi a automobilului. Pe atunci acestea erau cele mai iuţi mijloace de deplasare terestră şi se aprecia că învăţarea conducerii lor ajută la dezvoltarea reflexelor necesare unui pilot în manevrarea avionului. Urma antrenamentul în avion, executându-se la sol feluritele manevre ce trebuiau efectuate în aer. Nu erau însă avioane cu dublă comandă. Instructorul dădea indicaţii teoretice la sol; în aer elevul-pilot trebuia să se descurce după cum se pricepea... Deci zborul se executa direct în simplă comandă şi se autoriza de către instructor în momentul în care avea convingerea că elevul-pilot este sigur pe acţiunile lui, are deprinderile bine formate în ceea ce priveşte lucrul cu comenzile avionului şi cu coordonarea acestora pentru executarea evoluţiilor necesare zborului de la decolare până inclusiv la aterizare. Totodată instructorul urmărea starea psihică a elevului-pilot, dacă acesta este hotărât şi stăpân pe acţiunile lui, dornic şi capabil în a executa zborul. Aprecierea pregătirii elevului-pilot pentru zborul în simplă comandă şi aprobarea executării acestuia, se constituia într-un act de mare responsbilitate din partea instructorului, el trebuind să ţină seama atât de momentul ales cât şi de pregătirea psihică a elevului-pilot privind zborul pe care urma să-l execute.

În anul 1909, în timp ce Mihai Cerchez strângea documentaţia şi fondurile necesare pentru înfiinţarea Şcolii de pilotaj de la Chitila, George Valentin Bibescu încerca să înveţe singur să zboare cu un

avion Bleriot echipat cu motor Anzani de 18CP. În cursul aceluiaşi an Bibescu a plecat în Franţa unde a urmat şcoala de pilotaj de la Pau condusă de Bleriot. La 10 ianuarie 1910 acesta va obţine brevetul de pilot care-l situează al douăzecilea din lume. În anul 1911, luna mai, s-a înfiinţat, pe aerodromul Cotroceni, a doua şcoală de pilotaj din România, condusă de George Valentin Bibescu. Această şcoală folosea trei avioane "Bleriot" cu un singur rând de aripi şi era cunoscută şi sub numele de "Şcoala monoplaniştilor". De altfel, la 01.06.1911, prinţul Bibescu devine primul instructor de zbor român.

În timp ce prima Şcoală de pilotaj de la Chitila îşi încheia activitatea din lipsă de fonduri şi avioane, după ce a pregătit şapte piloţi şi a brevetat alţi doi piloți ...la 01.08.1912 şi-a început activitatea Şcoala de pilotaj a Ligii aeriene, tot la iniţiativa prinţului Bibescu. Înarmat cu o bogată experienţă, căpitanul Bibescu a construit la Băneasa, vis-a-vis de actualul aeroport, un aerodrom (al treilea aerodrom din ţară) şi tot aici a înfiinţat Şcoala de pilotaj. Bibescu a cumpărat din Franţa patru avioane de tip Bleriot, cu motoare de 50CP, două avioane *Farman* biplane, cu două locuri şi motoare de 80CP şi un avion monoplan *Pinguin* pentru rulaje la sol. În loc de hangare au fost montate pe aerodrom câteva corturi mari, unde au fost adapostite cele şapte avioane ale Şcolii.

Este demn de reţinut că în anul 1913 Liga Aeriană Română angajează pe lt. Dr. Victor Anastasiu pentru a acorda asistenţă medicală piloţilor, acesta fiind primul medic român dedicat acestei noi activităţi umane.

În anul 1914 ia fiinţă pe aerodromul Băneasa prima Şcoală de pilotaj sportiv din România. Aceasta este organizată de Liga Naţională Aeriană. Şcoala era dotată cu şapte avioane *Bleriot*, două biplane *Farman*, un monoplan *Rumpler*, două hangare şi un atelier de reparaţii.

De la Promoţia de piloţi 1915 a rămas ca tradiţie obiceiul ca după primul său zbor în simplă comandă pilotul să fie dat de trei ori cu fundul în nişte scaeţi, cu scopul de a deveni mai sensibil şi a

simţi zborul cât mai bine, ferindu-se a lua, la aterizare, contact brutal cu pământul ...

În contextul dezvoltării aeronauticii mondiale, în anul 1920, prin Decretul no.2705 din 26 iunie, a fost înfiinşată Aviaţia Civilă încadrată la Ministerul Comunicaţiilor, iar ulterior, în iulie 1925, se deschide *experimental* prima linie internă de transport aerian de pasageri Bucureşti - Galaţi, cu avioane *Potez-15*, cu un singur loc pentru pasageri. Ulterior, la 24.09.1926, Direcţia Aviaţiei Civile deschide *oficial* traficul aerian intern - curse regulate, cu zece avioane *De Havilland-9*, de 2 pasageri, şi cinci avioane *Ansaldo*, care au ieşit repede din exploatare, nefiind rentabile.

Instruirea în Şcolile de aviaţie devine tot mai complexă, adaptată noilor dezvoltări aeronautice, astfel, în anul 1928 a început să activeze *Şcoala de zbor de noapte*, pentru prima dată în ţara noastră, pe aerodromul de la Pipera, în cadrul Centrului de instrucţie al aeronauticii. În acelaşi an 1928, pe 2 august, odată cu achiziţionarea unor avioane moderne (*Spad-56, Potez-32, Fokker-7A* şi *B*), se redeschid liniile aeriene interne: Bucureşti - Galaţi - Chişinău, Bucureşti - Iaşi - Cernăuţi, Bucureşti - Cluj, Bucureşti - Constanţa. Pe 15 noiembrie 1928 s-a înfiinţat Şcoala de propagandă şi pilotaj “Voievodul Mihai”, la Băneasa. La această Şcoală se puteau înscrie tineri de minim 16 ani, din orice clasă socială. Cursurile teoretice începeau pe 15 noiembrie şi se terminau, cu un examen, pe 15 mai. La aceste cursuri se predau: dreptul aerian, istoria aviaţiei, aplicaţiile aviaţiei, igiena aviatorului, meteorologie, motoare, construcţii de avioane, tehnologie, întreţinerea şi verificarea avionului, navigaţia aeriană, instrumente de bord şi reguli de pilotaj. Pregătirea în zbor dura din iunie până în octombrie.

În anul 1939 (15 mai) a fost amenajat terenul de zbor de la Ziliştea (Boboc) - judeţul Buzău, pe pământurile cu care au fost împroprietăriţi cei decoraţi cu ordinul “Virtutea Aeronautică”. În 1940 s-a construit *primul hangar de beton*. După sosirea Misiunii germane, aerodromul a fost pus la dispoziţia acesteia; *în 1942 s-a terminat pista betonată, construită de germani şi prevăzută cu încălzire electrică care să împiedice depunerile de zăpadă.*

După război, la 01.12.1954, Şcoala militară de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" din Tecuci se uneşte cu Şcoala militară de aviaţie nr.3 Buzău, păstrând acelaşi nume. Şcoala militară de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" se mută (28.10.1958) pe aerodromul Ziliştea (Boboc) - judeţul Buzău.

La 1 Octombrie 1959 începe şcolarizarea piloţilor pentru transportul aerian civil în cadrul Şcolii militare de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu", de la Boboc - judeţul Buzău. Instruirea se desfăşura conform planului de învăţământ militar, cu deosebirea că elevii-piloţi nu se treceau pe avion reactiv în anul terminal. Trecerea pe avioane bimotoare de transport se făcea la TAROM. Absolvenţii primeau gradul de locotenent în rezervă. La 31 decembrie 1961 Şcoala militară de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" a fost transformată în Şcoala militară *superioară* de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu", cu durata de patru ani. Absolvenţii aveau dreptul ca, în urma unor examene de diferenţă la Facultatea de mecanică, să obţină diploma de inginer mecanic. Ca urmare a acordului (1 septembrie 1964) stabilit între Aviaţia civilă, TAROM şi Ministerul Apărării Naţionale, pregătirea elevilor–piloţi pentru TAROM începe să se desfăşoare după planurile de învăţământ elaborate de Aviaţia civilă. Astfel, în cadrul Şcolii militare se înfiinţează o secţie aparte de învăţământ, iar pregătirea de zbor se va face pe avioane *IAR-813*, *IAR-818*, apoi pe *MR-2*, iar în ultimul an pe *LI-2*. De asemenea, se creează funcţia de loctiitor al şefului Şcolii pentru zbor şi învăţământ pentru aviaţia de transport şi utilitară. Prima persoană numită în această funcţie a fost comandorul Aurel Pruia.

Astfel, aviaţia civilă – TAROM, prin Promoţiile pe care le-a pregătit în Şcoala Superioară de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu" a început să-şi satisfacă necesarul de piloţi, cu echilibrarea anuală a nevoilor de încadrare. Totuşi, pregătirea ca pilot de linie aeriană pe avioanele modern multimotoare, care se făcea direct în cadrul zborurilor comerciale, începuse să-I depăşească, astfel încât, la 1 iunie 1967, prin HCM 1409, s-a înfiinţat la Băneasa Centrul de antrenament şi perfecţionare a personalului din Aviaţia civilă(CAPPAC) care, în 1971, îşi schimbă denumirea în Centrul de instruire a personalului

aeronautic (CIPA), primul director al acesteia fiind numit comandorul aviator-inginer Constantin Baltă.

1.2. CONTEXTUL AERONAUTIC NAȚIONAL

Perioada 1945 -1975, adică de la terminarea celui de al doilea război mondial și până la "intrarea pe piață" a celor două Promoții de piloți civili care și-au început instruirea profesională specifică în cadrul Școlii Superioare de Aeronautică Civilă, este una care ar putea fi lesne numită „creșterea și descreșterea aeronauticii românești". Referitor la aeronautica civilă, aceasta a avut soarta sa dintotdeauna: a fost constant aidoma unei mingi de ping-pong, jucată funcție de interesele momentului.

Iată, pe scurt, pentru perioada aleasă, parcursul acesteia:

<u>Anul 1945:</u>

- Din ianuarie sunt desfiinţate majoritatea şcolilor de aviaţie. Sunt desfiinţate şi batalioanele de paraşutişti. Sunt desfiinţate ASRPA şi aerocluburile Braşov, Prahova şi Oltenia. Măsurile, dictate de URSS, aveau în vedere un singur scop: distrugerea completă a aviaţiei române.
- Uzinele IAR sunt desfiinţate forţat de sovietici, utilajele confiscate şi transportate în URSS. Uzinele se vor profila pe producerea unor tractoare primitive de model sovietic.
- Din iulie începe acţiunea de readucere în România a Corpului aerian român aflat în Slovacia şi Cehia, total decimat şi cu moralul la pământ.
- La 8 august sunt desfiinţate LARES şi se înfiinţează Societatea de Transporturi Aeriene Româno-Sovietice (TARS), cu unicul scop de a înfeuda transporturile aeriene româneşti URSS.Aviaţia militară a României este reorganizată, având în componenţă Flotila 1 vânătoare, Flotila 2 vânătoare, Flotila 3 Asalat, Flotila 4 Picaj, Flotila 5 Bombardament greu, Flotila 6 Informaţie, în plus unităţi de aerotransport-legătură, hidroaviaţie şi aerostaţie. Dotarea era compusă exclusiv din avioane de producţie germană,

românească şi italiană.

Anul 1946:

- Seria măsurilor vexatorii continuă. Astfel sunt desfiinţate toate aerocluburile şi toate asociaţiile sportive de aviaţiei, toate şcolile, iar bunurile lor, inclusiv avioanele, sunt confiscate de stat.
- Este închisă şi fabrica SET din Bucureşti.
- Este înfiinţat Aviasanul, în cadrul Ministerului Sănătăţii.
- Direcţia aviaţiei civile trece de la MApN la Ministerul Comunicaţiilor şi Lucrărilor Publice.
- TARS redeschide linia aeriană Bucureşti-Praga, care în curând va fi reînchisă.

Anul 1947:

- Întreprinderea ICAR este reprofilată, astfel este complet lichidată de comunişti în România performanta industrie aeronautică românească, pentru aproximativ două decenii, fapt cu consecinţe profund negative, resimţit din plin până astăzi.
- Numărul avioanelor militare este redus la numai 168 de aparate, adică aproximativ 15% din câte avea România în 1939,ultimul an de pace.
- Odată cu abdicarea forţată a Regelui Mihai este desfiinţat Aeroclubul Regal al României, înlocuit cu Federaţia Aeronautică Română (F.A.R.)

Anul 1948:

- Seria măsurilor represive continuă. Comuniştii se infiltrează în toate structurile organizatorice ale aviaţiei. U.R.S.S. doreşte ca în România armata aerului să fie dependentă integral de structurile de comandă sovietice şi importurile de avioane şi material volant să se facă exclusiv din această ţară. Cu toate acestea sunt menţinute în forţele aeriene ale R.P.R. şi avioane de producţie germană şi română, care au participat la cea de a doua conflagraţie mondială.
- Începe "oficial" Războiul Rece.

Anul 1949:

- Comanda aviaţiei devine Comandamentul Aviaţiei, subordonat exclusiv "aviaţiei militare.
- Aviaţia militară este dotată cu primele avioane de producţie sovietică, cu motor cu piston.
- La Braşov producţia de avioane este reluată foarte modest: inginerul Radu Manicatide construieşte avionul IAR-811, iar Iosif Şilimon planorul IS-2.

Anul 1950:

- Sunt reînfiinţate o serie de şcoli de aviaţie, în special sportive, după o organigramă integral sovietică.
- Reînfiinţarea batalionului de paraşutişti al armatei R.P.R.
- Aviaţia militară este rebotezată în Forţele Aeriene Române (F.A.M.), iar Comandamentul Aviaţiei devine Comandamentul Forţelor Aeriene Militare (C.F.A.M.).
- Traian Vuia se reîntoarce în România, va muri două luni mai târziu. Este înmormântat la cimitirul Bellu din Bucureşti.

Anul 1951:

- În dotarea forţelor aeriene româneşti întră primele avioane cu reacţie, de producţie sovietică (IAK-17 şi IAK-23), total depăşite tehnic de avionul Mig-15.

Anul 1952:

- Intră în dotare avionul Mig-15, evidenţiat în luptele din Coreea ca unul din cele mai performante din lume.
- Se dezvoltă paraşutismul sportiv prin înfiinţarea a încă 9 centre. În strategia militară a URSS armatele ţărilor satelite trebuiau să dezvolte mult această armă, în vederea unei invazii masive a Occidentului.

Anul 1953:

- Este creat Codul Aerian Român, opera lui Alexandru Danielopol.
- Tot la sugestia lui Alexandru Danielopol transporturile sunt organizate în două ministere separate, aviaţia şi marina depind acum de Ministerul Transporturilor Navale şi Aeriene (M.T.N.A.).

- Este militarizată şi aviaţia sportivă, fiind preluată de aşa numita Asociaţie Voluntară pentru Sprijinirea Apărării Patriei(A.V.S.A.T.) - de model sovietic.
- Se dezvoltă în continuare paraşutismul militar şi sportiv.
- Radu Manicatide construieşte la Braşov primul avion românesc bimotor: IAR-814.

Anul 1954:

- La 18 septembrie sunt desfiinţate TARS şi se înfiinţează TAROM.
- Întră în funcţiune întreprinderea de reparat avioane de la Bacău.

Anul 1956:

- În dotarea aviaţiei civile intră avionul Il-14, dotat cu motoare cu piston.

Anul 1958:

- O delegaţie PMR şi guvernamentală română, condusă de Gheorghe Gheorghiu-Dej, vizitează Extremul Orient, la bordul a două avioane TAROM Il-14. Piloţii români au reuşit performanţa remarcabilă să zboară cu acest avion cu o rază mică de acţiune până la Phenian, Beijing, Ulan Bator, Hanoi, Rangoon etc.
- Justin Capră şi Ion Munteanu construiesc, înaintea americanilor, proiectul unui motor reactiv pentru zborul individual (aşa numitul rucsac de zbor) şi sunt efectuate primele încercări reuşite, la Băicoi. Brevetul va fi obţinut în 1961
- Hermann Oberth lucrează pentru NASA la Huntsville - Alabama.

Anul 1959:

- Unificarea D.G.F.A.C. cu TAROM.
- Apare cartea "Das Mondauto" ("Automobilul lunar") al lui Hermann Oberth.

Anul 1960:

- Începutul diminuării treptate şi prudente a influenţei sovietice în România. O primă consecinţă este demilitarizarea aviatiei sportive, care trece la Uniunea pentru Cultură Fizică şi Sport (U.C.F.S.). Aeroclubul Central al

R.P.R. devine Federaţia Română de Aviaţie (F.R.A.).
- La Bucureşti este produs de un colectiv condus de cunoscutul inginer Radu Manicatide avionul multifuncţional IAR-818, avion STOL, cu o rază de acţiune de 1.000 km.
- Gheorghe Iancu este campion mondial la lansarea pe timp de noapte.

Anul 1961:

- Octavian Băcanu stabileşte un nou record mondial de distanţă pe circuit închis, cu avionul românesc IAR-814, zburând 4.462,87 km.
- Gheorghe S. Popoiu brevetează avioelicopterul, avion cu decolare şi aterizare verticală.
- În dotarea TAROM întră primul avion modern de pasageri, Il-18, lung-curier, dotat cu patru motoare turbopropulsoare, cu o capacitate de până la 119 pasageri.

Anul 1962:

- Înfiinţarea primelor subunităţi militare de elicoptere.
- Un avion TAROM de tip Il-18, aflat în plină traversare a Mării Egee, în pană totală de motoare, aterizează pe burtă pe un teren agricol în Cipru. Măiestria deosebită a echipajului a salvat vieţile tuturor celor aflaţi la bord.

Anul 1963:

- Prima acţiune de salvare întreprinsă de un elicopter românesc: sunt salvaţi 22 de marinari turci de pe un vas naufragiat în Marea Neagră.

Anul 1964:

- Înfiinţarea Direcţiei Generale a Aviaţiei Civile, subordonată MTANA, separată de compania TAROM.
- Radu Manicatide construieşte hidroavionul IAR-818 H-hidro.

Anul 1965:

- Nicolae Ceauşescu, devenit de facto persoana nr. 1 în stat, este decis să dezvolte industria românească de armament şi sa relanseze industria aeronautică.

- România aderă la Organizaţia Aviaţiei Civile Internaţionale.

Anul 1966:

- Un avion Il-14 al TAROM traversează pentru prima dată Atlanticul.

Anul 1968:

- Nicolae Ceauşescu impune în martie, la plenara CC al PCR, un amplu program de dezvoltare a industriei de armament, inclusiv a celei aeronautice.
- Se înfiinţează Centrala industrială de mecanică fină şi aeronautică.

Anul 1969:

- Sunt fabricate primele avioane sub o licenţă occidentală, avionul britanic de pasageri BN-2, dotat cu două motoare cu piston.
- Este inaugurat aeroportul internaţional de pasageri de la Otopeni, rebotezat după Revoluţie în Aeroportul Internaţional "Henri Coandă".
- Direcţia Generală a Aviaţiei Civile este înglobată în Departamentul Transporturilor Auto, Navale şi Aeriene din cadrul Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor.
- Cu un avion Il-18 TAROM reuşeşte să înconjoare pământul.

Anul 1970:

- Împreună cu alte ţări comuniste România aderă la programul sovietic spaţial "Intercosmos".

Anul 1971:

- Se înfiinţează la Bucureşti prima facultate de construcţii aeronautice, devenită din 1974 Facultatea de Aeronave, facultate care va pregăti specialişti remarcabili.
- Este importat din URSS curierul mediu An-24.
- Direcţia Generală a Aviaţiei Civile devine Consiliul Aviaţiei Civile.
- România devine membru fondator al convenţiei de creare a Organizaţiei Internaţionale de Telecomunicaţii prin Satelit.
- Este produs la Braşov, iniţial din piese livrate integral din Franţa, apoi

asimilat în întregime, elicopterul IAR-316-B (Alouette III).

Anul 1972:

- Este înfiinţată fabrica de avioane de la Craiova, care are ca obiectiv fabricarea primului avion militar cu reacţie românesc - IAR-93.
- Ceauşescu decide reînglobarea aviaţiei civile în cadrul M.Ap.N.
- În dotarea TAROM întră primul lung-curier cu cu reaţie: Il-62.
- Henri Coandă încetează la Bucureşti din viaţă, este înmormântat la cimitirul Bellu.

Anul 1974:

- Sunt importate primele avioane Boeing 707, astfel România devine primul stat din Pactul de la Varşovia dotat şi cu avioane de pasageri americane.
- Primul zbor al subsonicului IAR-93.

Anul 1975:

- Întreprinderea de reparat avioane din Bacău este reprofilată pe construcţia de avioane, unde se va produce, sub licenţă, avionul sovietic sportiv IAK-52.
- Este produs la Braşov, sub licenţă, elicopterul mijlociu Puma (IAR-330), cu destinaţie militară şi civilă.
- Se înfiinţează o a doua companie de aviaţie românească, LAR (Liniile Aeriene Române), o prescurtare de la LARES.

1.3. Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă

La începutul anului 1971, prin Decretul 87/1971, *Direcţia generală a aviaţiei civile, condusă de generalul Constantin Şendrea,* este transformată în *Consiliul aviaţiei civile* la conducerea căruia a fost numit generalul Laurian Medvedovici, având-i ca adjuncţi pe generalii Tâu Ioan şi Stoian Ioan (această echipă a fost cunoscută în epocă drept "triumviratul"). Noua conducere trece la dotarea Aviaţiei civile cu aeronave noi şi, de asemenea, printr-o susţinută expunere de

motive, pentru pregătirea şi formarea personalului navigant se obţine aprobarea Consiliului de stat pentru *înfiinţarea Şcolii Superioare de Aeronautică Civilă (SSAC), prin Decretul nr.379/15 noiembrie 1971.* Şcoala era subordonată Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor. Toate informaţiile culese din sursele epocii respective atribuie succesul realizării acestei Şcoli generalului vizionar Medvedovici.



General Laurian Medvedovici - Creatorul S.S.A.C.

Decretul nr.379/1971

privind înfiinţarea Şcolii superioare de aeronautică civilă.

EXPUNERE DE MOTIVE

Prin decretul alăturat s-a dispus înfiinţarea, pe data de 15 noiembrie 1971, a Şcolii superioare de aeronautică civilă, care pregăteşte personal de exploatare necesar aeronauticii civile, în specialităţile: pilot de aviaţie, navigator aerian, controlor de trafic aerian, electro-mecanic radio-locaţie de aviaţie, mecanic de întreţinere şi reparaţie de aviaţie pentru avioanele turboreactoare şi turbo-propulsoare.

Şcoala funcţionează în subordinea Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor.

Prin decretul de înfiinţare se determină competenţele de stabilire a nomenclatorului de meserii şi specialităţi, a planurilor anuale de şcolarizare, a structurii anului şcolar, a duratei lecţiilor, a

sesiunilor de examene, ca şi a programelor şcolare pentru disciplinele de specialitate.

Totodată, decretul reglementează drepturile şi îndatoririle elevilor şi ale absolvenţilor şcolii.

DECRET

privind înfiinţarea Şcolii superioare de aeronautică civilă

Consiliul de Stat al Republicii Socialiste România d e c r e t e a z ă:

Art.1. - Pe data de 15 noiembrie 1971 se înfiinţează Şcoala superioară de aeronautică civilă, instituţie bugetară având personalitate juridică, cu sediul în comuna Boboc, judeţul Buzău, în subordinea Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor.

Art.2. - Şcoala superioară de aeronautică civilă pregăteşte personal de exploatare necesar aeronauticii civile, prin învăţămâmt de zi, cu durata de 2-3 ani, în specialităţile: pilot de aviaţie, navigator aerian, controlor de trafic aerian, electro-mecanic radio-locaţie de aviaţie, mecanic de întreţinere şi reparaţie la aviaţie pentru aeronavele turbopropulsoare şi turboreactoare.

Nomenclatorul de meserii şi specialităţi se aprobă de Ministerul Învăţământului, la propunerea Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, cu consultarea Comitetului de Stat al Planificării şi a Ministerului Muncii.

Planul anual de şcolarizare se stabileşte de Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaşiilor, cu acordul Ministerului Învăţământului şi al Ministerului Muncii şi cu consultarea Comitetului de Stat al Planificării şi a Ministerului Finanţelor.

Structura anului şcolar, durata lecţiilor şi sesiunile de examene se stabilesc de Ministerul Învăţământului. Programele şcolare pentru

disciplinele de specialitate se elaborează de Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor şi se aprobă de Ministerul Învăţământului.

Art.3. – Admiterea în şcoala superioară de aeronautică civilă se face pe bază de concurs, organizat în condiţiile stabilite de Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, cu avizul Ministerului Învăţământului şi al Ministerului Forţelor Armate.

La concursul de admitere se pot prezenta absolvenţi ai liceului cu diplomă de bacalaureat sau absolvenţi cu diplomă ai altor şcoli echivalente.

La anumite specialităţi, care vor fi stabilite de Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, cu avizul Ministerului Învăţământului şi al Ministerului Muncii, candidaţii vor fi supuşi unei expertize medicale şi psihologice, eliminatorii, care va preceda concursul de admitere.

Art.4. – Elevii Şcolii superioare de aeronautică civilă au următoarele drepturi:

a) *Primirea gratuită de manuale şi rechizite;*
b) *Hrană gratuită la cantină, pentru personalul navigant şi pentru restul specialităşilor aeronautice civile, în limitele alocaţiilor stabilite pentru elevii şcolilor de specialitate ale Ministerului Forţelor Armate;*
c) *Cazare gratuită;*
d) *Uniformă şi echipament de protecţie pentru o durată de 3 ani sau proporţional cu durata mai redusă a şcolarizării pentru personalul navigant şi pentru celelalte specialităţi aeronautice civile, în limitele alocaţiilor stabilite pentru elevii şcolilor de specialitete ale Ministerului Forţelor Armate;*
e) *Transportul gratuit în vacanţele şcolare de la sediul şcolii la localitatea unde domiciliază şi înapoi, cu tren de persoane de clasa a II-a, sau cu autobuze de transport public;*

f) Transportul gratuit de la sediul şcolii până la localitatea de practică şi de la locul de practică la locul de cazare în aceleaşi condiţii prevăzute la lit.e.

Art.5. – Elevii admişi în şcoala superioară de aeronautică civilă vor încheia contracte prin care se obligă ca după absolvire să lucreze timp de 10 ani în cadrul unităţilor în care vor fi repartizaţi.

În cazul în care înainte de expirarea acestui termen elevul sau absolventul părăseşte şcoala sau unitatea unde a fost repartizat - din motive care îi sunt imputabile -nerespectând clauzele contractuale, este obligat să restituie cheltuielile ocazionate de şcolarizarea lui, ţinându-se seama de timpul servit în producţie. Aceeaşi obligaţie de restituire a sumelor reprezentând cheltuielile de şcolarizare revine şi celor care au fost exmatriculaţi, din motive ce le sunt imputabile.

Restituirea cheltuielilor se va realiza potrivit prevederilor legale.

Modelul contractului tip de şcolarizare se stabileşte de Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, cu avizul Ministerului Muncii şi al Ministerului Învăţământului.

Art.6. – Absolvenţii şcolii superioare de aeronautică civilă în specialităţile de personal navigant primesc odată cu diploma de absolvent şi brevetul corespunzător de personal navigant civil profesionist, în baza căruia vor fi angajaţi în unităţile aviaţiei civile.

Absolvenţii din specialitatea controlor de trafic aerian, în baza diplomei de absolvire, vor fi angajaţi în unităţile aviaţiei civile ca personal de conducere şi dirijare a zborului.

Absolvenţii în specialităţile electromecanic radio-radiolocaţie de aviaţie şi mecanic de întreţinere şi reparaţie la aviaţie pentru aeronavele turbopropulsoare şi turboreactoare, în baza diplomei de absolvire, vor fi angajaţi în unităţile de aviaţie civilă ca muncitori

calificaţi. După o practică în meseria pentru care s-au calificat, stabilită prin dispoziţiile legale, se vor putea prezenta la concurs pentru ocuparea posturilor de maiştri în aceeaşi specialitate, cu condiţia ca la data concursului să fie încadraţi cel puţin în categoria a 5-a de calificare.

Absolvenţii şcolii superioare de aeronautică civilă cu domiciliul în alte localităţi, care vor fi repartizaţi în municipiul Bucureşti sau în alte localităţi care potrivit Legii nr.10/1968 sunt declarate oraşe mari, li se va asigura locuinţă, având dreptul să se stabilească în Bucureşti sau în oraşele respective.

Art.7. – Absolvenţii şcolii superioare de aeronautică civilă din specialitaţile personal navigant şi controlor de trafic aerian vor deveni ofiţeri de rezervă în condiţiile dispoziţiilor legale referitoare la reglementarea îndeplinirii serviciului militar şi ale Statutului corpului ofiţerilor, după executarea, timp de 6 luni, a unui program de pregătire la sol şi în zbor, corespunzător specialităţilor, ca va fi stabilit de Ministerul Forţelor Armate, cu consultarea Ministerului Transporturilor şi Telecomunicațiilor.

Art.8. – Numărul mediu scriptic de salariaşi, fondul de salarii aferent, fondurile de investiţii precum şi cheltuielile necesare organizării şi funcţionării şcolii superioare de aeronautică civilă vor fi asigurate în cadrul planului aprobat pentru Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor pe anul 1971.

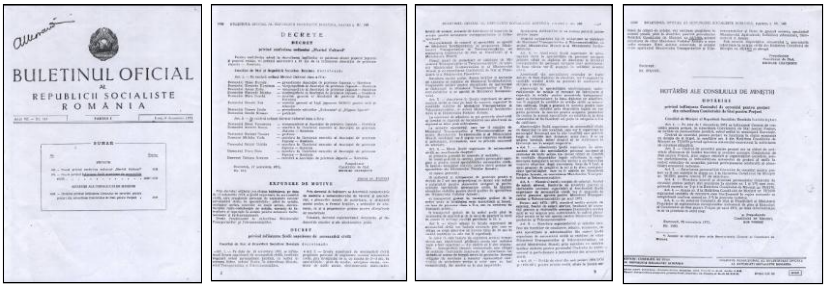
Pentru anii 1972 – 1975, numărul mediu scriptic de salariaţi, fondul de salarii aferent, fondurile de investiţii precum şi cheltuielile necesare funcţionării acestei şcoli se vor asigura prin redistribuire în cadrul planurilor anuale ce se vor aproba pentru Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor.

Art.9. – Structura organizatorică şi salariile tarifare ale funcţiilor de conducere, tehnice, economice, de altă specialitate şi

administrative din cadrul şcolii superioare de aeronautică civilă se stabilesc de către Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, prin asimilare cu salariile tarifare pentru personalul Centrului de antrenament şi perfecţionare a personalului din aeronautica civilă.

Art.10. – Seriile de elevi din anii şcolari 1969/1970 şi 1970/1971, pentru aviaţia civilă, aflate în şcoala militară de ofiţeri de aviaţie, vor continua pregătirea în această şcoală, până la absolvire, potrivit prevederilor Hotărârii Consiliului de Miniştri nr.63/1965 privind pregătirea de către Ministerul Forţelor armate a unor cadre necesare flotei aeriene comerciale şi aviaţiei civile aparţinând Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor şi flotei de pescuit oceanic, aparţinând Ministerului Agriculturii, Industriei Alimentare, silviculturii şi Apelor.

Sub rezerva dispoziţiilor aleneatului 1, prevederile referitoare la aviaţia civilă din Hotărârea Consiliului de Miniştri nr.63/1965 se abrogă.


BULETINUL OFICIAL AL REPUBLICII SOCIALISTE ROMÂNIA

Decretul No.379/1971 (”Buletinul Oficial al R.S.R.” - foto-copie)

1.4. SEDIUL ŞCOLII



Pentru S.S.A.C. s-a ales ca sediu aerodromul Boboc – Buzău, comun cu acela al Şcolii superioare de ofiţeri de aviaţie “Aurel

Vlaicu”, întrucât era foarte necesară atât colaborarea cât şi ajutorul reciproc dintre aceste Şcoli aeronautice.



1.5. ÎNCEPUTURI ȘI ORGANIZARE

În vederea organizării concursului de admitere, în vara anului 1971 s-a făcut ceva publicitate în presa/publicațiile vremii, de exemplu în: „Scânteia Tineretului”, “Viața Buzăului”, “Sport și Tehnică” etc.

Şcoala şi-a început cursurile la 1 octombrie 1971, prima serie de cursanţi numărând 120 elevi-piloţi.

În acelaşi timp, elevii-piloţi aflaţi în anul II şi, respectiv, în anul III de învăţământ pentru a fi pregătiţi ca piloţi ofiţeri de rezervă în cadrul Şcolii superioare de ofiţeri de aviaţie “Aurel Vlaicu” şi-au continuat activitatea de pregătire conform contractului şi a planului de învăţământ convenit între Aviaţia Civilă-TAROM şi Ministerul Forţelor Armate.

La conducerea nou-înființatei S.S.A.C. au fost numiţi:

- Director: Comandor Aurel Pruia
- Director adjunct studii: Comandor inginer aviaţie Cornel Zelenca
- Inginer şef: Comandor inginer aviaţie Vasile Doljanu
- Contabil şef: Locotenent-colonel Ilie Turcuman.

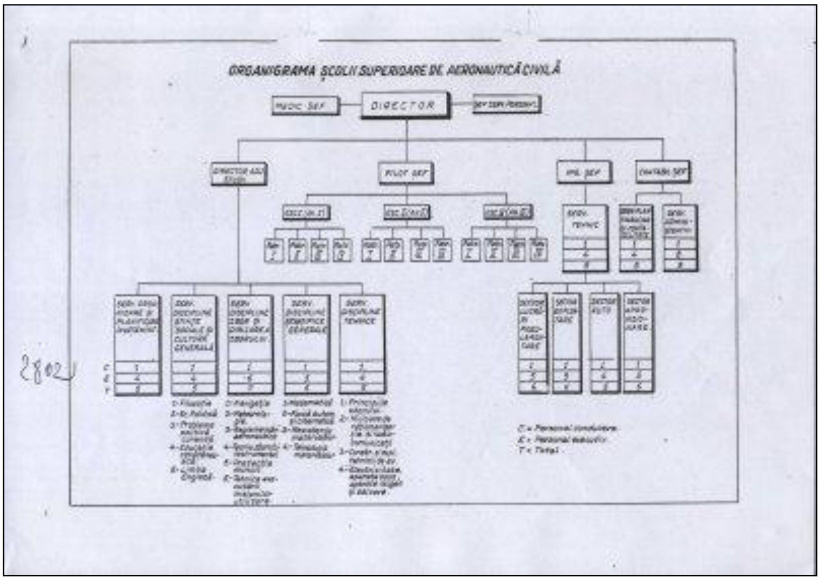
1.6. Organigrama S.S.A.C.

Organigrama S.S.A.C.(**vezi foto-copia de mai jos**) include următoarele compartimente:

Subordonaţi direct Directorului:

- Şef serviciu personal
- Medic şef
- Director adjunct studii, având în subordine:
    - Serviciul organizare şi planificare învăţământ, având în subordine:
        - Personal de conducere
        - Personal executiv
        - Total
    - Serviciul discipline ştiinţe sociale şi cultură generală:
        - Filosofie
        - Economie politică
        - Probleme de politică curentă
        - Educaţie cetăţenească
        - Limba engleză
    - Serviciul discipline zbor şi dirijarea zborului:
        - Navigaţie aeriană
        - Meteorologie aeronautică
        - Reglementări aeronautice
        - Teoria zborului instrumental
        - Protecţia muncii
        - Tehnica executării misiunilor utilitare
    - Serviciul discipline ştiinţifice generale:
        - Matematică
        - Fizică, automatizări şi cibernetică
        - Rezistenţa materialelor

        - Tehnologia materialelor
    - Serviciul discipline tehnice:
        - Principiile zborului
        - Mijloace de radionavigaţie şi radiocomunicaţii
        - Construcţia şi exploatarea tehnicii de aviaţie
        - Electricitate, aparate de bord, aparate de oxigen şi salvare
- Pilor şef, având în subordine:
    - Escadrila I (anul I, patru patrule de zbor)
    - Escadrila II (anul II, patru patrule de zbor)
    - Escadrila III (anul III, patru patrule de zbor)
- Inginer şef, având în subordine Serviciul Tehnic (ST):
    - Sector lucrări regulamentare
    - Sector exploatare
    - Sector auto
    - Sector aprovizionare
- Contabil şef, având în subordine:
    - Serviciul plan financiar şi contabilitate
    - Serviciul Administrativ



1.7. LISTA CU PROFESORII (LECTORII) ŞCOLII

CATEDRA TEHNICO-ŞTIINŢIFICĂ (CTS):

Lt. Col Ing. IORDĂNESCU LAURENŢIU (Şef CTS)
Cpt. Ing. CHIRIAC ILIE (Locţiitor CTS)
Mr. Ing. MĂRGINEANU ION
Cpt. Ing. FLORESCU NICOLAE
Cpt. Ing. STOICESCU DUMITRU
Cpt. Ing. DORUNGA CONSTANTIN
Mr. Ing. CIOCÂRLIE GHEORGHE
Mr. Ing. SCEPCHIN EDGARD

PROFESORI CIVILI:

a) încadraţi în CTS:

· CAPŞA BORIS
· SĂVULESCU BENONE
· ERMAC MIHAI
· DUMITRIU CONSTANTIN
· ARMEANU FLOREA
· TEODORESCU MARILENA
· MANOLE GETA

b) Angajaţi cu ora:

· LASCU (matematici speciale)
· LAZĂR (chimie)
· GHEORGHIU (fizica)
· RUXANDRA (electro-tehnica)
· DUMBRAVĂ MIHAI (CHIMIE)

CATEDRA TEHNICĂ (CT1):
Lt. Col. ZELENCA CORNEL (şef CT1)
Mr. Ing. SASU NICOLAE
Cpt. Ing. STĂNESCU DUMITRU
Cpt. Ing. ROŞCA CONSTANTIN
Mr. Ing. POPESCU EMANOIL
Cpt. Ing. OPRICĂ FLORIAN
Cpt. Ing. SOCACIU ION
Mr.Teh. POPESCU ION

CATEDRA SPECIALITĂŢI (CS):
Lt. Col. NEGUŢ EMIL (şef CS)
Mr. Teh. SOTROPA GHEORGHE (armament)
Mr. ENE ANGHEL (navigaţie)
Mr. NEGULESCU
Cpt. Ing. BORDEIANU ŞTEFAN (meteorologie)
Prof. CRISTESCU (limba engleză)
Prof. MOCANU ANA (limba rusă)

CATEDRA ŞTIINŢE SOCIALE (...au fost două catedre!!!):
Col. PODOLEANU EMIL
Lt. Col. APETREI CONSTANTIN
Lt. Col. LEONOV ALEXANDRU
Lt. Col. GOLF GHEORGHE
Lt. Col. ORŞA IONEL
Mr. BISTREANU IOAN
Mr. FRAŢILĂ MIRCEA
Mr. ZAHARIA GHEORGHE
Mr. PĂTRĂNOIU DUMITRU
Mr. STANCIU GHEORGHE (fost BRAD)

CATEDRA TACTICĂ (CT2):
Mr. NILAŞ CORNEL (şef CT2)

Mr. OBREJA PETRU
Mr. DUMITRICĂ SAMSON
Mr. DUMITRESCU NICOLAE

BIROU PLANIFICARE ÎNVĂŢĂMÂNT:
Lt. Col. CURDUMAN VASILE
Cpt. CRISTACHE CAPBUN
P.C. PETRE

SEF SECŢIE ÎNVĂŢĂMÂNT:
Col. COTOROS ANATOLIE

1.8. Primii instructori de zbor

(informații culese din Agenda Directorului Școlii)

Numele şi Prenumele	Data naşterii
Coșereanu Ion	3 iulie 1935
Itu Ioan	13 aprilie 1949
Cangea Aurel-Stelian	15 Noi. 1944
Buciumeanu Nicolae	27 mai 1935
Uţă Gheorghe	18 sept. 1943
Ulici Octavian	8 martie 1945
Ioniţă Ion	15 martie 1933
Dumitru Ion	31 ian. 1937
Vasile Aurel	4 noi. 1946
Pop I. Mihai	20 noi. 1948
Mogoşanu Ion	23 mai 1946

Scutariu Ion	9 aprilie 1946
Preda Constantin-Florian	5 mai 1946
Preda D. Ion	7 mai 1947
Ciubotaru Gheorghe	8 februarie 1943
Enăchescu Titi	-

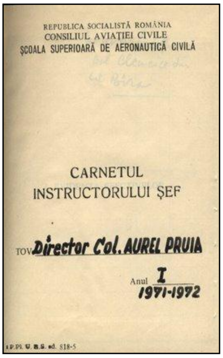


1.9.Prima promoţie (cursanți admişi) de elevi-piloţi

(Conform „Carnetului Instructorului Şef")

În anul 1971, în luna octombrie, după o foarte riguroasă selecție medicală, s-a organizat concursul de admitere la S.S.A.C. pentru prima serie de elevi-piloți din scurta istorie a acestei Şcoli. Examenul de admitere s-a ţinut în Bucureşti la următoarele discipline: matematică, fizică şi o limbă străină (la opţiunea candidatului).

Iată lista candidaților admiși, așa cum o regăsim în „Carnetul instructorului șef":



Carnetul Instructorului Şef

Numele şi Prenumele	**Locul naşterii**	**Data naşterii**
Aldea T. Sorin	Com. Săliştea, Jud. Sibiu	3 mai 1948
Barbu Dan. Florin	Bucureşti	19 februarie 1952
Botezatu I. Aurelian	Bucureşti	1 martie 1952
Caloianu Gh. Liviu	Petrila, Jud. Hunedoara	25 august 1951
Calotă Gh. Radu Gabriel	Com. Vidra, Jud. Ilfov	20 august 1952
Cernat I. Tudor	Com. Albeşti, Jud. Prahova	25 octombrie 1947
Cârlan I. Ion	Com. Strejnic, Jud. Prahova	10 noiembrie 1948
Ciubotaru I. Florin	Bacău	7 martie 1952
Constantin Radu Ion	Ploieşti, Jud. Prahova	21 ianuarie 1951
Constantinescu I. Ştefan	Com. Lopos, Jud. Prahova	28 iulie 1946
Crăcea S. Viorel	Bucureşti	30 aprilie 1952
Draga M. Eugeniu	Com. Şimian, Jud. Mehedinţi	23 iulie1948
Dragne C-tin C-tin Gigi	Giurgiu, Jud. Ilfov	28 mai 1952

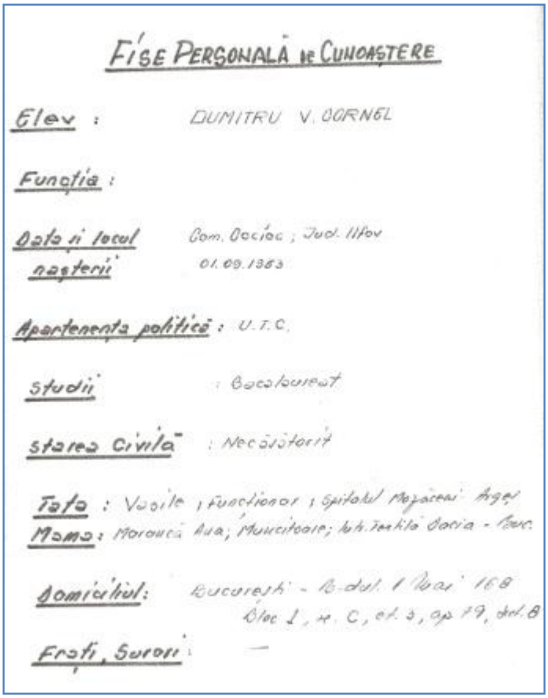
Dumitrescu P. Mihai	Com. Pina-Petrii, Jud. Ialomiţa	3 aprilie 1952
Gheorghe I. Nicolae	Bucuresti	5 martie 1952
Grozavu V. Vasile	Bucureşti	14 iulie 1949
Guţu C. Ahile	Bucureşti	4 Dec. 1950
Lică I. Sergiu	Bacău	27 martie 1952
Măcinic R. Romulus	Arad	16 martie 1952
Mihai St. Mihail	Băilesti, Jud. Dolj	28 martie 1952
Mircescu G. Paul	Bucureşti	6 august 1950
Munăreanţ C-tin Gheorghe	Com. Pecica, Jud. Arad	30 august 1952
Negoiţă Gh. Eugen	Com. Lipănesti, Jud. Prahova	21 aprilie 1952
Nicolai I. George	Olteniţa, Jud. Ilfov	24 mai 1952
Panait A. Ion	Com. Gheorgheasa, Jud. Prahova	2 august 1947
Paraschiv T. Niculae	Balta-Doamnei, Jud. Prahova	27 ianuarie 1950
Peniu G. Luciliu	Ploieşti	17 februarie 1950
Peteu Alex. Iuliu	-	-
Pleşoianu C-tin Nicolae	Com. Unirea, Jud. Dolj	23 martie 1952
Pleşoianu D. Danuţ	Buzău	7 Sept.1949
Pocan I. Ioan Marian	Mediaş, Jud. Sibiu	19 august 1952
Popescu I. Silviu	Bucureşti, Sector 8	27 iunie 1950
Potra I. Gheorghe	Com. Semlacul-Mic, Jud. Timiş	27 iulie 1948
Roman I. Alexandru	Cugir, Jud. Alba	16 iulie 1948
Sava Gh. Lucian	Braşov	17 decembrie 1947

Simion N. Ioan	Com. Jirlău, Jud. Brăila	2 mai 1948
Stan D. Mircea	Slătioarele, Jud. Arges	27 septembrie 1952
Teretean R. Radu	Arad	10 dec.1950
Vâlciou Gh. Gheorghe	Arad	28 noiembrie 1950
Zirmer I. Ioan	Com. Şiria, Jud. Arad	17 decembrie 1951
Alexe Gh. Ion	Com. Podenii Noi, Jud. Prahova	23 septembrie 1952
Aldea I. Nicolae	Com. Garacau, Jud. Teleorman	9 octombrie 1952
Ardeleanu Gh. C-tin	Craiova	21 oct.1952
Borza C. Alexandru	Cluj	5 noi. 1952
Brădiş I. Nicolae	Com. Singureni, Jud. Ilfov	26 oct. 1948
Buliga I. Vasile	Ploieşti	25 noiembrie
Butka Gh. Ion	Com. Giula, Jud. Cluj	15 februarie 1948
Căpăţână I. C-tin	Com. Galbenu, Jud. Brăila	29 august 1949
Chiorescu I. C-tin	Com. Cordăreni, Jud. Botoşani	3 februarie 1952
Chircu Gh. Corneliu	Com. Şandra, Jud. Timiş	2 dec. 1949
Cicoş GH. George	Buzău	6 noiembrie
Geangu R. Alexandru	Bucureşti	25 iulie 1948
Georgescu C. Dumitru	Bucureşti, Sector 2	4 februarie 1952
Hârjoabă V. Traian	Umbrăreşti, Jud. Galaţi	4 ianuarie 1950
Ignatescu F. Adrian	Bucureşti	11 dec. 1952
Itu I. Mihail	Ploieşti	12 decembrie 1951
Ivanov I. Dionisie	Com. Firţănesti, Jud. Galaţi	21 dec. 1951

Izvoranu I. Lucian	Tecuci, Jud. Galaţi	29 mai 1950
Lang N. Florin Viorel	Bucureşti	28 februarie 1952
Lupu Gh. Adrian	Com. Cotnari, Jud. Iaşi	10 sept. 1951
Marţian T. George	Brăila	4 octombrie 1951
Morar C. C-tin	Braşov	16 noi. 1950
Năstase P. Gheorghe	Constanţa	21 iunie 1950
Oancea I. Gheorghe	Bucureşti	7 noiembrie 1952
Panait C. C-tin	Com. Crăcăuani, Jud. Neamţ	1 mai 1948
Paraipan V. Stănică	Bucureşti	12 august 1950
Paraschiv S. Stelian	Ploiesti	1 aparilie 1950
Pârşe Gh. Octavian	Câmpulung-Muscel, Jud. Arges	25 noiembrie 1952
Pleşiţă Gh. Gheorghe	Bucureşti	6 octombrie 1950
Pop Gh. Alexandru	Com. Ideciu de Jos, Jud. Mureş	17 iulie 1948
Pop I. Mircea	Com. Band, Jud. Mureş	2 februarie 1951
Rolnic P. Ioan	Com. Marca, Jud. Salaj	10 noi. 1951
Senatovici V. Virgil	Cluj	9 februarie 1952
Sârbu N. Ioan	Com. Mateiaş, Jud. Bihor	16 dec. 1950
Stănescu L. Aurică	Com. Răzvad de Sus,Jud. Dâmboviţa	26 august 1951
Tatu S. Gheorghe	Com. Poenarii-Burchi, Jud. Prahova	26 octombrie 1951
Teodorescu S. Gh	Com. Lipanesti, Jud. Prahova	17 iunie 1950
Toader A. Gheorghe	Deva, Jud. Hunedoara	18 oct. 1950
Ţigănuş A. Ion	Com. Unirea, Jud. Brăila	22 sep. 1951

Văduva St. C-tin	Com. Butoieşti, Jud. Mehedinţi	25 oct. 1951
Baraitaru Gh. Ion	Com. Săveni, Jud. Ialomiţa	28 noi. 1949
Iacovici S. Mircea	Sibiu	7 aprilie 1952
Pasăre C. Dumitru	Constanţa	25 oct. 1948
Popa C. Ioan	Medgidia	21 noi. 1950
Crăciun N. Liviu	Constanţa	17 iunie 1950
Anghel Gh. Mihai	Com. Pleaşa, Jud. Prahova	12 august 1948
Vasilescu E. C-tin	Medgidia	18 oct. 1952
Olteanu M. Viorel	Com. Crovu, Jud. Ilfov	16 noi. 1950
Păun I. Florea	Com. Goleşti, Jud. Vâlcea	23 feb. 1947
Popescu I. C-tin	Com. Ciucurova, Jud. Tulcea	12 mai 1951
Panait I. Vasile	Constanţa	18 sept. 1948
Iliescu V. Theodor	Com. Pătulele, Jud. Mehedinţi	12 mai 1951
Iosif D. C-tin	Bucureşti	27 martie 1947
Rotaru T. Mihail	Com. Spanţov, Jud. Ilfov	29 noiembrie 1949
Rogojan R. Nevian	Oradea	3 dec. 1952
Puşcaş A. Ion	Cluj	27 feb.1952
Popescu (Manea) Gh. Gh.	Calimăneşti, Jud. Vâlcea	23 martie 1951
Tatcu A. Aurel	Bucureşti	14 noi.1952
Blanc Gh. Daniel	Bucureşti	22 sept. 1952
Lixandru A. Ioan	Bucureşti	22 dec. 1952
Ruptaş N. Nicolae	Timişoara	27 mai 1948

Vişan I. Ilie	Turda	7 sept.1950
Fetilă N. Alexandru	Rupea, Jud. Brașov	18 dec. 1951
Trupină S. Costel	Bucovăţ, Jud. Dolj	26 oct. 1952
Petcu N. Constantin	Com. Basarab, Jud. Constanţa	21 iulie 1951
Bublea I. Mihai	Lugoj, Jud. Timis	29 aprilie 1950
Stănică A. Vasile	Bucureşti	20 ian. 1952
Doicescu M. Gheorghe	Bucureşti	1 sept.1951
Băluşe A. Vasile	Petroşani	1 iunie 1950
Ungureanu Gh. Paul	Burdujeni, Jud. Suceava	15 feb.1952
Matei Gh. Nicolae	Com. Corneşti, Jud. Dâmboviţa	24 sept.1948
Iolu N. Virgil	Tecuci	27 oct.1951
Micuţu I. Dorel	Ploieşti	16 iulie 1951
Şuţu V. Gheorghe	Loc. Camena, Jud. Tulcea	10 mai 1952
Poteraş D. Nicolae	Floreşti, Jud. Prahova	30 sept. 1946
Mihalţu I. Aurel	Piteşti, Jud. Arges	2 oct.1950
Tuţică N. Victor	Cimpina	20 februarie 1951
Florescu M. Cristea	Craiova	14 aprilie 1952
Chirilă C. Constantin	Com. Ghelari, Jud. Hunedoara	31 oct. 1951
Nicoară E. Eugen	Petroşani	10 august 1952



Fișe Personală de Cunoaștere

Elev : DUMITRU V. CORNEL

Funcția :

Data și locul nașterii : Com. Bociac ; Jud. Ilfov 01.09.1963

Apartenența politică : U.T.C.

Studii : Bacalaureat

Starea civilă : Necăsătorit

Tata : Vasile ; Funcționar ; Spitalul Mozăceni Argeș
Mama : Moroucă Ana ; Muncitoare ; Înt. Textila Dacia - Buc.

Domiciliul : București - B-dul. 1 Mai 168 Bloc 1, sc. C, et. 3, ap. 19, sect. 8

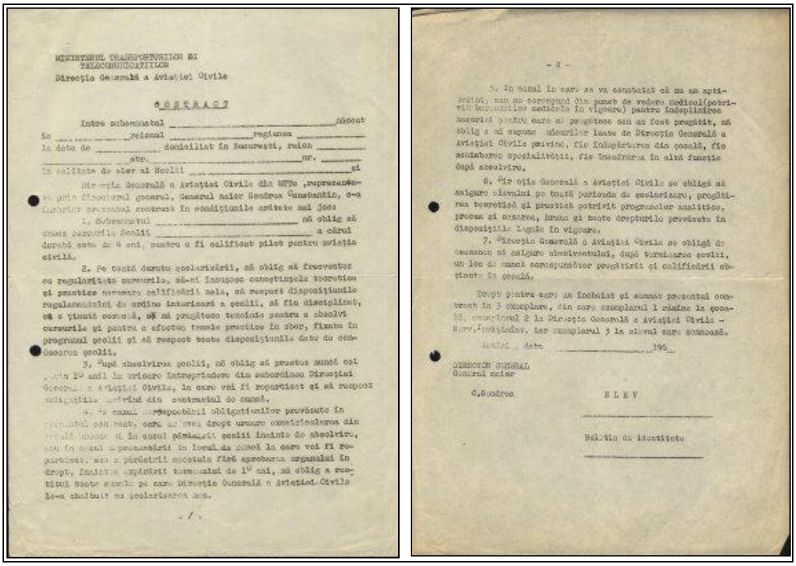
Frați, Surori : —

... Conform cerințelor Școlii din acea perioadă, instructorul de zbor trebuia să întocmească pentru fiecare elev-pilot o „Fișe personală de cunoaștere”(**vezi, alăturat, foto-copia unei astfel de “fișe”**)



1.10. CONTRACTUL DE ŞCOLARIZARE

(foto-copia documentului original)


MINISTERUL TRANSPORTURILOR ŞI TELECOMUNICAŢIILOR
Direcţia Generală a Aviaţiei Civile

CONTRACT

La intrarea în S.S.A.C. elevul-pilot era obligat să semneze un **Contract de şcolarizare** cu Direcţia Generală a Aviaţiei Civile din M.T.Tc., Contract care avea următorul conţinut:

"Subsemnatul_________mă oblig să urmez cursurile Şcolii __________a cărei durată este de 4 (?) ani, pentru a fi calificat pilot pentru aviaţia civilă.
Pe toată durata şcolarizării, mă oblig să frecventez cu regularitate cursurile, să-mi însuşesc cunoştintele teoretice şi practice necesare calificării mele, să respect dispoziţiunile regulamentului de ordine interioară a şcolii, să fiu disciplinat, cu o ţinută corectă, să mă pregătesc temeinic pentru a absolvi cursurile şi pentru a efectua temele practice în zbor, fixate în programul şcolii şi să respect toate dispoziţiunile date de conducerea şcolii.
După absolvirea şcolii, mă oblig să prestez muncă cel puţin 10 ani la oricare intreprindere din subordinea DGAC, la care voi fi repartizat şi să respect obligaţiile derivând din contractual de muncă.
În cazul nerespectării obligaţiunilor prevăzute în prezentul contract, care ar avea drept urmare exmatricularea din şcoală, precum şi în cazul părăsirii şcolii înainte de absolvire, sau în cazul neprezentării la locul de muncă la care voi fi repartizat, sau a părăsirii acestuia fără aprobarea organului în drept, înaintea expirării termenului de 10 ani, mă oblig a restitui toate sumele pe care D.G.A.C. le-a cheltuit cu şcolarizarea mea.

În cazul în care se va constata că nu am aptitudini, sau nu corespund din punct de vedere medical (potrivit baremurilor medicale în vigoare) pentru îndeplinirea meseriei pentru care mă pregătesc sau am fost pregătit, mă oblig a mă supune măsurilor luate de D.G.A.C. privind, fie îndepărtarea din şcoală, fie schimbarea specialităţii, fie încadrarea în altă funcţie după absolvire.
D.G.A.C. se obligă să asigure elevului pe toată perioada de şcolarizare, pregătirea teoretică şi practică potrivit programelor analitice, precum şi cazarea, hrana şi toate drepturile prevăzute în dispoziţiile legale în vigoare.
D.G.A.C. se obligă de asemenea să asigure absolventului, după terminarea şcolii, un loc de muncă corespunzător pregătirii şi calificării obţinute în şcoală."
(Director General: General Maior C.Şendrea)

1.11. Planul de învăţământ

Şcoala superioară de aeronautică civilă a fost proiectată astfel încât să asigure o pregătire complexă în domeniul aviaţiei civile (zborului), la nivelul standardelor vremii.

Programa şcolară (teorie la sala de curs) cuprindea următoarele:

- discipline ştiinţe sociale şi cultură generală:
  - Filosofie
  - Economie politică
  - Probleme de politică curentă
  - Educaţie cetăţenească
  - Limba engleză
- discipline zbor şi dirijarea zborului:
  - Navigaţie aeriană
  - Meteorologie aeronautică
  - Reglementări aeronautice
  - Teoria zborului instrumental
  - Protecţia muncii

        - Tehnica executării misiunilor utilitare
    - discipline ştiinţifice generale:
        - Matematică
        - Fizică, automatizări şi cibernetică
        - Rezistenţa materialelor
        - Tehnologia materialelor
    - discipline tehnice:
        - Principiile zborului
        - Mijloace de radionavigaţie şi radiocomunicaţii
        - Construcţia şi exploatarea tehnicii de aviaţie
        - Electricitate, aparate de bord, aparate de oxigen şi salvare

Cursurile teoretice, cu o durată medie de şase luni (octombrie – martie) se încheiau cu un examen de promovare, cu *trecerea la zbor cu o medie de cel puţin 7,00.*

Planul de pregătire în zbor cuprindea următoarele etape:

- Pregătirea la sol

Această etapă făcea legătura dintre teorie şi practică.

- Pregătirea în zbor la dublă comandă (D.C.)

Avea loc după un Program de predare succesivă şi metodică în turul de pistă (T.P.). Acesta cuprindea instruirea în ceea ce priveşte:

- Controlul aeronavei şi a motorului
- Pornirea şi controlul funcţionării motorului
- Însuşirea tehnicii pilotajului privitor la:
    - Decolare, zborul în urcare, zborul la orizontală, viraje de 90°, calculul prizei de aterizare, virajul în coborâre, zborul pe panta de coborâre, aterizarea la T-eu.

   - Trecerea la zborul în simplă comandă (S.C.), la propunerea instructorului de zbor al elevului.
- Zborul în simplă comandă pentru antrenamentul şi perfecţionarea în tur de pistă, cu accent pe perfecţionarea deprinderilor de zbor, a decolării şi aterizării aeronavei.
- Zborul la înălţime (în zone de lucru aerian, de regulă la o înălţime de 800 m) în D.C. şi, respectiv, S.C., cu executarea următoarelor maneabilităţi:
   - Zborul în linie dreaptă, după busolă, la orizontală, în urcare şi-n coborâre.
   - Viraje de 90° la stânga şi la dreapta, în zbor orizontal, în urcare şi coborâre, cu diferite unghiuri de înclinare a aeronavei.
   - Viraje de 180° şi 360°, la stânga şi la dreapta, în zbor orizontal, în urcare şi în coborâre, cu diferite unghiuri de înclinare a aeronavei.
- Raiduri aeriene pe rute pre-stabilite
- Proba (examenul) de brevetare, care se susţine în faţa unei comisii.

1.12. Organizarea activităţii de instruire în zbor

S.S.A.C. era organizată pe două escadrile, astfel:

<u>Escadrila I (avea la dispoziţie 10 avioane):</u>

Comandant: Lt.col. Bălan Ion

Locţiitor pentru zbor: Lt.col. Păcuraru Vasile

Instructori: Ionescu Gheorghe, Rusu Dorin, Nemeth Ion, Nicolescu N., Scutariu Ion, Cânţa Alexandru, Nicolescu Constantin, Ciucă Cornel, Dordea Nicolae, Rohatin Sorin.

Escadrila II (avea la dispoziţie 16 avioane):

Comandant: Col. Enache Ion

Locţiitor pentru zbor: Mr. Dragomir Alexandru

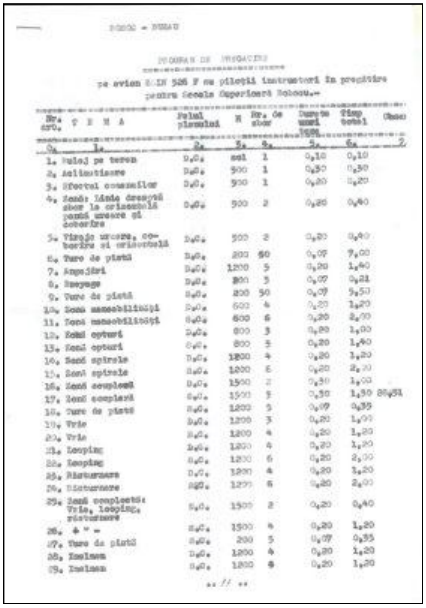
Instructori: Ioniţă Ion, Frangulea Petre, Pop Mihai, Mogoşan Ion, Boşneagă Grigore, Cangea Aurel, Ulici Octavian, Dumitriu Ion, Buciumeanu Nicolae, Enăchescu Titi, Uţă Ion, Preda Ion, , Ciubotaru Gheorghe, Vasile Aurel, Coşereanu Ion.

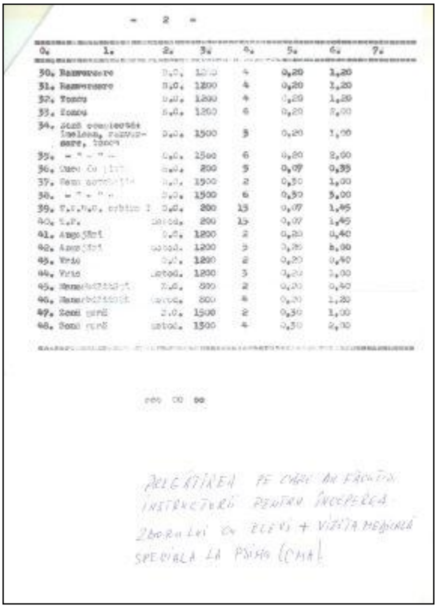


(Fotografia din stânga: Mogoșanu Ion și un Grup de elevi-piloți (Promoția 1974)

1.13. Instruirea ... instructorilor

În perioada când elevii-piloţi se instruiau teoretic la sala de clasă, în mod separat şi anticipat instructorii de zbor se instruiau (teorie şi practică), se perfecţionau în arta şi metodica predării zborului (de instruire), făceau vizita medicală specială etc.





(Fotocopia de mai sus: Programul de pregătire pe avionul ZLIN-526F)

1.14. 18 aprilie 1972 - prima zi de zbor din istoria S.S.A.C.



Activitatea de instruire în zbor a început pe aerodromul Boboc, aceasta executându-se pe avionul *IAR-818*, dar începând cu data de 27 aprilie 1972 s-a început transferul pe Aerodromul Focşani (care transfer s-a finalizat în jurul datei de 18 mai - în fotografie: inaugurarea activității de zbor la Focşani, de la stânga la dreapta: Colonel Zelenca Cornel, Colonel Pruia Aurel, Delegatul județului Vrancea, Colonel Turcuman Ilie). În principiu au existat 14 grupe de zbor, iar elevii-piloţi, spre lauda conducerii Școlii și, respectiv, a instructorilor de zbor, au acumulat în medie 52 de ore pe acest tip de

aeronavă, adică dublu față de colegii de promoție elevi ai Școlii militare de ofițeri activi situată în aceeași incintă ...

Dată fiind importanţa istorică a primei zile de zbor din viaţa acestei Şcoli, Conducerea s-a ocupat de organizarea minuţioasă a acestei activităţi. În acest scop a fost întocmit un **"Ghid"** cu următorul conţinut:

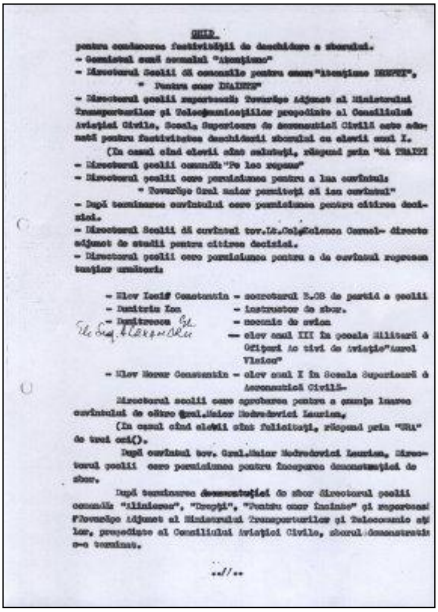
„Ghid pentru conducerea festivităţii de deschidere a zborului

- *Gornistul sună semnalul "Atenţiune"*
- *Directorul Şcolii dă comenzile pentru onor: "Atenţiune DREPŢI", "Pentru onor ÎNAINTE"*
- *Directorul Şcolii raportează: Tovarăşe Adjunct al Ministrului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, preşedinte al Consiliului Aviaţiei Civile, Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă este adunată pentru festivitatea deschiderii zborului cu elevii anul I.(În cazul când elevii sunt salutaţi, raspund prin "Să trăiţi"*
- *Directorul şcolii comandă "Pe loc repaus"*
- *Directorul şcolii cere permisiunea pentru a lua cuvântul: "Tovarăşe General maior permiteţi să iau cuvântul"*
- *După terminarea cuvântului cere permisiunea pentru citirea Deciziei.*
- *Directorul Şcolii dă cuvântul tov. Lt.Col. Zelenca Cornel - director adjunct studii - pentru citirea Deciziei.*
- *Directorul şcolii cere permisiunea pentru a da cuvântul reprezentanţilor următori:*
    - *Elev-pilot Iosif Constantin - secretarul B.O.B. de partid a şcolii*
    - *Dumitriu Ion - instructor de zbor*
    - *Dumitrescu Gh. - mecanic de avion*
    - *Elev sergent Alexandru - elev anul III în Şcoala Militară de Ofiţeri Activi de Aviaţie "Aurel Vlaicu"*

- *Elev-pilot Morar Constantin - elev anul I în Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă.*

- *Directorul şcolii cere aprobarea pentru a anunţa luarea cuvântului de către* G-ral Maior Medvedovici Laurian. *(În cazul când elevii sunt felicitaţi, răspund prin "URA" de trei ori.*
- *După cuvântul tov.* G-ral Maior Medvedovici Laurian, *Directorul şcolii cere permisiunea pentru începerea demonstraţiei de zbor.*
- *După terminarea demonstraţiei de zbor directorul şcolii comandă "Alinierea", "Drepţi", "Pentru onor înainte" şi raportează: Tovarăşe Adjunct al Ministrului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, preşedinte al Consiliului Aviaţiei Civile,* zborul demonstrative s-a terminat. *Permiteţi începerea activităţii* de zbor cu elevii.
- *După obţinerea aprobării, Directorul şcolii ordonă "Instructorii de zbor cu primii elevi planificaţi la zbor trec la avioane. Ceilalţi elevi sub comanda comandanţilor de patrulă se deplasează la ştart. Executarea!"*

Ghidule a zborului: foto-copie a documentului original



GHID.

pentru conducerea festivităţii de deschidere a zborului.

- Comandantul cere semnalul "Atenţiune"
- Directorul Şcolii dă comanzile pentru elevi "Atenţiune DREPŢI",
  " Pentru onor INAINTE"
- Directorul şcolii raportează: Tovarăşe Adjunct al Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor preşedinte al Consiliului Aviaţiei Civile, Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă este adunată pentru festivitatea deschiderii zborului cu elevii anul I.
  (În cazul cînd elevii sînt salutaţi, răspund prin "SĂ TRĂIŢI
- Directorul şcolii comandă: "Pe loc repaus"
- Directorul şcolii cere permisiunea pentru a lua cuvîntul:
  " Tovarăşe Gral maior permiteţi să iau cuvîntul"
- După terminarea cuvîntului cere permisiunea pentru citirea deciziei.
- Directorul Şcolii dă cuvîntul tov.Lt.Col.[illegible] Cornel- directorul adjunct de studii pentru citirea deciziei.
- Directorul şcolii cere permisiunea pentru a da cuvîntul reprezentanţilor următori:
  - Elev Iosif Constantin - secretarul B.OB de partid a şcolii
  - Dumitriu Ion - instructor de zbor.
  - Dumitrescu Gh. - mecanic de avion
  - Elev Sg. Alexandru - elev anul III în şcoala Militară de Ofiţeri Activi de Aviaţie "Aurel Vlaicu"
  - Elev [illegible] Constantin - elev anul I în Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă.

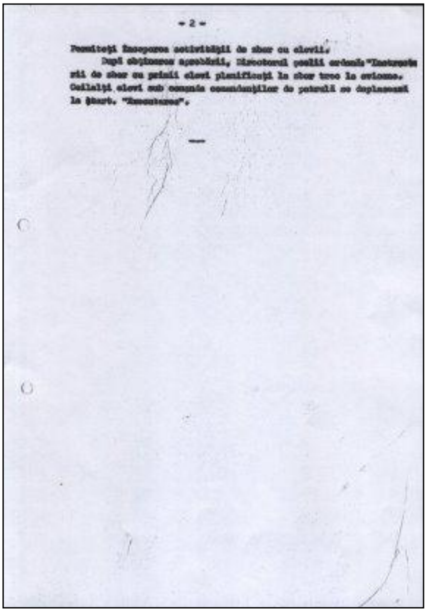
Directorul şcolii cere aprobarea pentru a anunţa luarea cuvîntului de către Gral.Maior [illegible] Laurian.

(În cazul cînd elevii sînt felicitaţi, răspund prin "URA" de trei ori().

După cuvîntul tov. Gral.Maior [illegible] Laurian, Directorul şcolii cere permisiunea pentru începerea demonstraţiei de zbor.

După terminarea demonstraţiei de zbor directorul şcolii comandă "Alinierea", "Drepţi", "Pentru onor înainte" şi raportează "Tovarăşe Adjunct al Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, preşedinte al Consiliului Aviaţiei Civile, zborul demonstrativ s-a terminat.

..//..



- 2 -

Permiteţi începerea activităţii de zbor cu elevii.

După obţinerea aprobării, Directorul şcolii ordonă "Instructorii de zbor cu primii elevi planificaţi la zbor trec la avioane. Ceilalţi elevi sub comanda comandanţilor de patrulă se deplasează la start. "Executarea".

—

Programul Zilei

Privind festivitatea de începere a activităţii de zbor cu elevii anul I

18 aprilie 1972

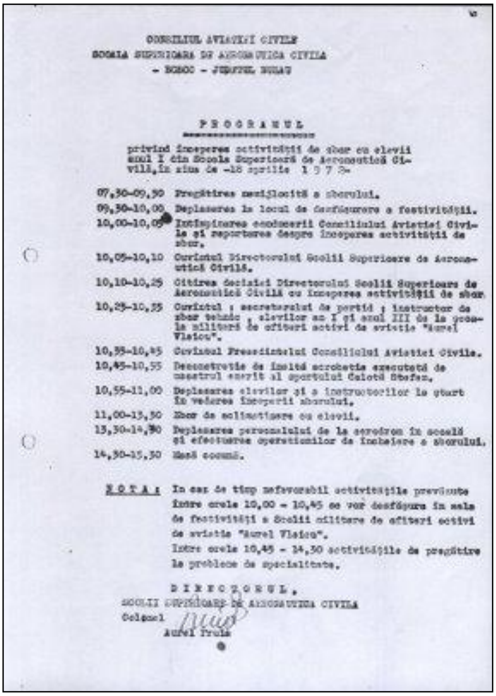
07:30 – 09:30	*Pregătirea nemijlocită a zborului*
09:30 - 10:00	*Deplasarea la locul de desfăşurare a festivităţii*
10:00 – 10:05	*Întâmpinarea conducerii Consiliului Aviaţiei Civile şi raportarea despre începerea activităţii de zbor*
10:05 – 10:10	*Cuvântul Directorului S.S.A.C.*
10:10 –	*Citirea Deciziei Directorului S.S.A.C. cu privire la*

10:25	*începerea activităţii de zbor*
10:25 – 10:35	*Cuvântul:* • *secretarului de partid* • *instructorului de zbor tehnic* • *elevilor an I şi, respectiv, an III de la şcoala militară de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu"*
10:35 – 10:45	*Cuvântul preşedintelui Consiliului Aviaţiei Civile*
10:45 – 10:55	*Demonstraţie de înaltă acrobaţie executată de către maestrul emerit al sportului Ştefan Calotă*
10:55 - 11:00	*Deplasarea elevilor şi a instructorilor la ştart în vederea începerii zborului*
11:00 - 13:30	*Zbor de aclimatizare cu elevii*
13:30 – 14:30	*Deplasarea personalului de la aerodrom în şcoală şi efectuarea operaţiunilor de încheiere a zborului*
14:30 – 15:30	*Masă comună*

<u>NOTĂ:</u> În caz de timp nefavorabil activităţile prevăzute între orele 10:00 - 10:45 s vor desfăşura în sala de festivităţi a Şcolii militare de ofiţeri activi de aviaţie "Aurel Vlaicu".

Între orele 10:45 - 14:30 activităţile de pregătire la probleme de specialitate.

<u>Programul zilei de 18 aprilie 1972: foto-copie a documentului original</u>



CONSILIUL AVIAŢIEI CIVILE
ŞCOALA SUPERIOARA DE AERONAUTICA CIVILA
- BOBOC - JUDEŢUL BUZĂU

P R O G R A M U L

privind începerea activităţii de zbor cu elevii anul I din Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă, în ziua de -18 aprilie 1 9 7 2-

07,30-09,30	Pregătirea nemijlocită a zborului.
09,30-10,00	Deplasarea la locul de desfăşurare a festivităţii.
10,00-10,05	Întâmpinarea conducerii Consiliului Aviaţiei Civile şi raportarea despre începerea activităţii de zbor.
10,05-10,10	Cuvântul Directorului Şcolii Superioare de Aeronautică Civilă.
10,10-10,25	Citirea deciziei Directorului Şcolii Superioare de Aeronautică Civilă cu începerea activităţii de zbor.
10,25-10,35	Cuvântul : secretarului de partid ; instructor de zbor tehnic , elevilor an I şi anul III de la Şcoala militară de ofiţeri activi de aviaţie "Aurel Vlaicu".
10,35-10,45	Cuvântul Preşedintelui Consiliului Aviaţiei Civile.
10,45-10,55	Demonstraţie de înaltă acrobaţie executată de maestrul emerit al sportului Calotă Ştefan.
10,55-11,00	Deplasarea elevilor şi a instructorilor la start în vederea începerii zborului.
11,00-13,30	Zbor de acomodare cu elevii.
13,30-14,30	Deplasarea personalului de la aerodrom în şcoală şi efectuarea operaţiunilor de încheiere a zborului.
14,30-15,30	Masă comună.

N O T A : În caz de timp nefavorabil activităţile prevăzute între orele 10,00 - 10,45 se vor desfăşura în sala de festivităţi a Şcolii militare de ofiţeri activi de aviaţie "Aurel Vlaicu".
Între orele 10,45 - 14,30 activităţile de pregătire la probleme de specialitate.

D I R E C T O R U L ,
ŞCOLII SUPERIOARE DE AERONAUTICA CIVILA
Colonel
Aurel Truia

Cuvântul directorului Şcolii

"Tovarăşe, tovarăşi:

Data de 18 aprilie 1972 se înscrie ca prima zi de zbor din istoria S.S.A.C.

Cu ocazia sărbătoririi acestui eveniment salutăm prezenţa în mijlocul nostrum a reprezentanţilor comitetului judeţean de partid şi a comitetului municipal de partid Buzău.

Salutăm de asemeni prezenţa la această festivitate a tov.general maior Medvedovici Laurian, adjunct al Ministrului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, preşedinte al Consiliului Aviaţiei Civile şi a celorlalţi membri ai consiliului.

Onoraţi de aceste prezenţe şi dând glas sentimentelor întregului personal al S.S.A.C., elevi şi cadre, ne exprimăm satisfacţia şi aducem călduroase mulţumiri

conducerii de partid şi de stat pentru întregul sprijin acordat la înfiinţarea primei şcoli superioare de aeronautică civilă - din ţară, cât şi pentru grija deosebită pe care o manifestă permanent faţă de activitatea şcolii şi asigurarea sa materială.

S.S.A.C. şi-a desfăşurat şi îşi desfăşoară întreaga activitate pe baza documentelor de partid şi de stat, a directivelor Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, ale Consiliului Aviaţiei Civile, a planului de învăţământ cu sprijinul organizaţiilor de partid şi U.T.C.

Astăzi, când elevii primei serii de piloţi ai şcolii se desprind de sol şi încep să înveţe practic pilotajul avionului, raportăm conducerii de partid şi de stat, Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, Consiliului Aviaţiei Civile, că am încheiat în bune condiţiuni prima parte a învăţământului teoretic. Cu toate greutăţile inerente începutului activităţii şcolii, sarcinile prevăzute în planul de învăţământ pentru prima perioadă au fost realizate integral, cantitativ şi calitativ.

Majoritatea elevilor au obţinut rezultate bune şi foarte bune atât la disciplinele de specialitate cât şi la cele generale.

Şcoala noastră se mândreşte cu elevi ca: Dumitrescu Mihai, Aldea Sorin, Aldea Nicolae, Hârjoabă Traian, Lixandru Ion şi alţii, care s-au remarcat în mod deosebit atât prin rezultate bune la învăţământ cât şi prin comportamentul lor din punct de vedere disciplinar.

Realizarea sarcinilor şcolii până în prezent a fost facilitat şi de sprijinul acordat de Şcoala Militară de Ofiţeri Activi de Aviaţie "Aurel Vlaicu", atât în ce priveşte baza materială cât şi cadrele puse la dispoziţie.

Aducem mulţumiri cu această ocazie comandamentului apărării antiaeriene a teritoriului, conducerii Şcolii Militare de Ofiţeri Activi de Aviaţie "Aurel Vlaicu", precum şi lectorilor care au sprijinit învăţământul din şcoala noastră.

Deschidem astăzi o nouă perioadă - activitatea practică de zbor, în care elevii vor trebui să aplice cunoştinţele teoretice însuşite concomitant cu formarea deprinderilor de pilotaj în scopul perfecţionării lor ca buni conducători de aeronave.

În această zi mult aşteptată, Dvs. Elevii faceţi primii paşi spre realizarea unui vis pe care mulţi tineri îl nutresc. La începutul acestui drum care nu este o simplă plimbare ci o călătorie în viaţă, porniţi deci, cu paşi mari şi siguri, hotărâţi să ajungeţi la ţinta finală, respectând toate regulile.

Tovarăşi elevi: având în vedere eforturile materiale pe care le face partidul şi conducerea noastră pentru asigurarea unor condiţii cât mai bune desfăşurării activităţii, în perioada care urmează vă revine sarcina de a justifica încrederea acordată prin temeinica pregătire a fiecărui zbor, în scopul formării şi perfecţionării deprinderilor de pilotaj, urmând îndeaproape toate indicaţiile instructorilor de zbor, contribuind în permanenţă la întărirea disciplinei şi a răspunderii personale pentru a deveni piloţi de nădejde ai ţării, rezerva de cadre a TAROM-ului şi aviaţiei utilitare.

Pentru desfăşurarea acestei activităţi în şcoală, avem asigurate condiţiile necesare şi ne străduim să le îmbunătăţim în scopul realizării planului anual de zbor, integral, fără premise şi evenimente de zbor.

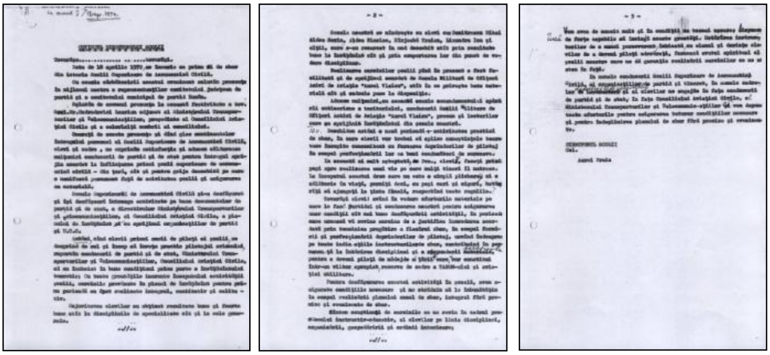
Suntem conştienţi de sarcinile ce ne revin în cadrul procesului instructiv-educativ al elevilor pe linia disciplinei, organizării, gospodăririi şi ordinii interioare.

Vom avea de muncit mult şi în condiţii nu tocmai uşoare, dispunem însă de forţe capabile să învingă aceste greutăţi. Hotărârea instructorilor de a munci permanent, îmbinată cu dorinţa elevilor de a devein piloţi adevăraţi, formează avutul spiritual al şcolii noastre care ne dă garanţia realizării sarcinilor ce ne stau în faţă.

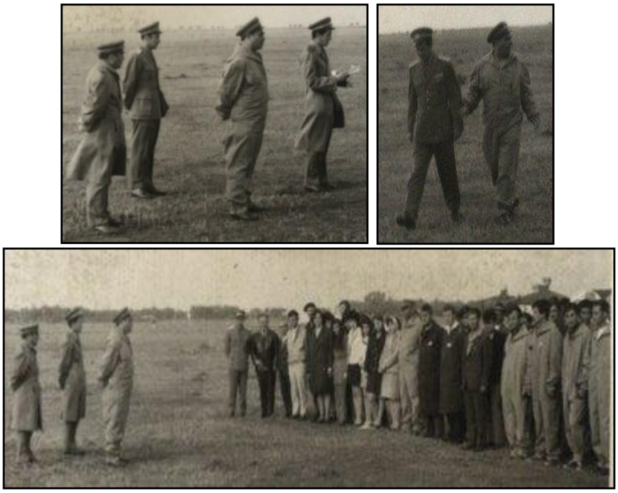
În numele conducerii S.S.A.C., al organizaţiilor de partid şi de tineret, în numele cadrelor didactice şi al elevilor ne angajăm în faţa conducerii de partid şi de stat, în faţa Consiliului Aviaţiei Civile, al Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor că vom depune toate eforturile pentru asigurarea tuturor condiţiilor necesare şi pentru îndeplinirea planului de zbor fără premise şi evenimente.

Directorul şcolii, Col. Aurel Pruia"

Cuvântarea Directorului Școlii: foto-copie a documentului original



Imagini surprinse pe Aerodromul Focşani în anul 1972:



Activitatea de instruire în zbor, cu prima Promoţie (1974) de elevi-piloţi, a continuat în anul II pe avionul *ZLIN-526F* pe aerodromul Focşani.

În anul III de instruire activitatea s-a diversificat, elevii-piloţi fiind împărţiţi pe grupe şi tipuri de aeronave, funcţie de rezultatele personale obţinute în anii anteriori, respectiv funcţie de interesele de perspectivă ale aviaţiei civile.

1.15. Organizarea anului III de instruire

(pentru prima Promoție de elevi-piloți)

<u>Avion: *IAR-822B*</u>

Aerodrom de lucru: Focşani

Instructori de zbor: Chiosa, Dragomir Alexandru, Ungureanu, Vasilache, Stoica C-tin.

Elevi-piloţi: Aldea Sorin, Alexe Ion, Bublea Mihai, Chiorescu C-tin, Chircu Cornel, Ciubotaru Florin, Florescu Cristea, Gheorghe Nicolae, Iacovici Mircea, Iolu Virgil, Lică Sergiu, Lixandru Ion, Mihalţu Aurel, Morar C-tin, Năstase Gheorghe, Negoiţă Eugen, Nicoară Eugen, Paraipan Stănică, Petcu Constantin, Pleşoianu Dănuţ, Pop Mircea, Popa Ioan, Popescu C-tin, Popescu (Manea) Gheorghe, Potra Gheorghe, Puşcaş Ioan, Rolnic Ioan, Stan Mircea, Şuţu Gheorghe, Toader Gheorghe, Ungureanu Paul, Vişan Ilie, Vâlcioiu Gheorghe, Zirmer Ioan.

<u>Elicopter: *IAR-316B*</u>

Aerodrom de lucru: Alexeni

Instructori de zbor: Pârvulescu, Stancu.

Elevi-piloţi: Calotă Radu Gabriel, Chirilă C-tin, Panait Ion, Panaite C-tin, Paraschiv Nicolae, Păun Florea, Pârşe Sorinel Octavian, Teretean Radu.

Elevii de mai sus erau distribuiţi pe grupe de instruire practică, astfel:

Grupa 1 de zbor:

Instructor: Pârvulescu

Elevi-piloţi: Chirilă C-tin, Păun Florea, Pârşe Sorinel Octavian, Teretean Radu.

Grupa 2 de zbor:

Instructor: Stancu

Elevi-piloţi: Calolă Radu Gabriel, Panait Ion, Panaite C-tin, Paraschiv Nicolae.

Avion: AN-2

Aerodrom de lucru: Iniţial Buzău(timp de aproximativ două săptămâni), apoi Boboc

Instructori de zbor: Smilschi Marian, Bucătaru Virgil, Petre Emil, Nicolescu Nicolae, Şerban Mihai.

Elevi-piloţi: Ardelean C-tin, Baraitaru Ion, Barbu Dan Florian, Buliga Vasile, Cârlan Ion, Constantin Radu Ion, Crăcea Viorel, Doicescu Gheorghe, Grozavu Vasile, Ignătescu Adrian, Iliescu Theodor, Ivanov Dionisie, Izvoranu Lucian, Lang Florin Viorel, Lupu Adrian, Micuţu Dorel, Munăreanţ Gheorghe, Nicolai George, Oancea Gheorghe, Olteanu Viorel, Panait Vasile, Paraschiv Stelian, Peniu Luciliu, Peteu Iulian, Pleşiţă Gheorghe, Popescu Silviu, Rogojan Nevian Robert, Ruptaş Nicolae, Senatovici Virgil, Simion Ion, Stănescu Aurică, Tatu Gheorghe, Teodorescu Gheorghe, Trupină Costel, Tuţică Victor, Ţigănuş Ion, Văduva C-tin.

Avion: *IL-14*

Aerodrom de lucru: Ianca

Instructori de zbor: Poenaru Jean, Stroia Nicolae, Teodorescu Gheorghe, Stoian Gheorghe, Pleşca.

Elevi-piloţi: Aldea Nicolae, Anghel Mihai, Blanc Daniel, Borza Alexandru, Botezatu Aurelian, Brădiş Nicolae, Cicoş George, Contantinescu Ştefan, Draga Eugen, Dumitrescu Mihai, Fetilă Alexandru, Geangu Alexandru, Georgescu Dumitru, Guţu Ahile, Hârjoabă Traian, Iosif Constantin, Marţian George, Matei Nicolae, Mihai Mihail, Pasăre

Dumitru, Pocan Ioan Marian, Poteraş Nicolae, Roman Petrică, Rotaru (Niculescu) Mihai, Sava Lucian, Sârbu Ioan, Tatcu Paul, Vasilescu C-tin .

1.16. TABEL CU ABSOLVENŢII PROMOŢIEI 1974

NR. CRT.	NUME ŞI PRENUME	OBSERVAȚII (situaţia la data întocmirii cărţii)
1.	ALDEA I. NICOLAE	Pensionat în 2004
2.	ALDEA T. SORIN	Pensionat în 1998,DECEDAT 2010
3.	ALEXE GH. ION	Pensionat în 2004
4.	ANGHEL GH. MIHAI	Pensionat în 2000
5.	ARDELEANU GH. CONSTANTIN	DECEDAT în 2004
6.	BĂRĂITARU GH. ION	Pensionat în 2001
7.	BARBU DAN FLORIN	Pensionat în 2004
8.	BLANC GH. DANIEL	Pensionat în 2004
9.	BORZA C. ALEXANDRU	Pensionat
10.	BOTEZATU I. AURELIAN	Pensionat în 2004
11.	BRĂDIŞ I. NICOLAE	Pensionat în 2000
12.	BUBLEA I. MIHAI	Pensionat în 2000
13.	BULIGA I. VASILE	DECEDAT în 2007
14.	CALOTĂ GH. RADU GABRIEL	DECEDAT
15.	CHIORESCU I. CONSTANTIN	Pensionat în 2003
16.	CHIRILĂ C. CONSTANTIN	DECEDAT în 1993

NR. CRT.	NUME ŞI PRENUME	OBSERVAȚII (situaţia la data întocmirii cărţii)
17.	CHIRCU GH. CORNEL	Pensionat în 2001
18.	CICOŞ GH. GEORGE	Pensionat în 2004
19.	CIUBOTARU I. FLORIN	Pensionat în 2004
20.	CÎRLAN I. ION	Pensionat în 2000
21.	CONSTANTIN RADU ION	
22.	CONSTANTINESCU I. ŞTEFAN	
23.	CRĂCEA S. VIOREL	Pensionat în 2004
24.	DOICESCU M. GHEORGHE	Pensionat în 2004
25.	DRAGA M. EUGEN	Trecut în rezervă
26.	DUMITRESCU P. MIHAI	Pensionat în 2004
27.	FETILĂ N. ALEXANDRU	DECEDAT în 2001
28.	FLORESCU M. CRISTEA C-TIN	DECEDAT în 2001
29.	GEANGU R. ALEXANDRU	Pensionat în 1999
30.	GEORGESCU C. DUMITRU	Pensionat în 2004,DECEDAT în 2007
31.	GHEORGHE I. NICOLAE	Pensionat în 2004
32.	GROZAVU V. VASILE	Pensionat în 2000
33.	GUŢU C. AHILE	Pensionat în 2001
34.	HÂRJOABĂ V. TRAIAN	Pensionat în 2004
35.	IACOVICI S. MIRCEA	DECEDAT în 1978

NR. CRT.	NUME ŞI PRENUME	OBSERVAŢII (situaţia la data întocmirii cărţii)
36.	IGNĂTESCU F. ADRIAN	DECEDAT în 1976
37.	ILIESCU. V. THEODOR	Pensionat medical în 1998
38.	IOLU N. VIRGIL	Pensionat în 2004
39.	IOSIF D. CONSTANTIN	Pensionat
40.	IVANOV I. DIONISIE	Pensionat
41.	IZVORANU I. LUCIAN	Pensionat în 1999
42.	LANG N. FLORIN VIOREL	Pensionat medical în 1998
43.	LICĂ I. SERGIU	Pensionat în 2004
44.	LIXANDRU A. IOAN	Pensionat în 2004
45.	LUPU GH. ADRIAN	
46.	MARŢIAN T. GEORGE	Pensionat în 2004
47.	MATEI GH. NICOLAE	DECEDAT în 1979
48.	MICUŢU I. DOREL	DECEDAT în 1984
49.	MIHAI ŞT. MIHAIL	Pensionat în 2004
50.	MIHALŢU I. AUREL	
51.	MORAR C. CONSTANTIN	
52.	MUNĂREANŢ C. GHEORGHE	Pensionat în 2004
53.	NĂSTASE P. GHEORGHE	Pensionat în 2000
54.	NEGOIŢĂ GH. EUGEN	Pensionat în 2004
55.	NICOARĂ E. EUGEN	Pensionat în 2004

NR. CRT.	NUME ŞI PRENUME	OBSERVAŢII (situaţia la data întocmirii cărţii)
56.	NICOLAI I. GEORGE	
57.	OANCEA I. GHEORGHE	DECEDAT în 1976
58.	OLTEANU M. VIOREL	DECEDAT
59.	PANAIT A. ION	Pensionat
60.	PANAIT I. VASILE	Pensionat în 2001
61.	PANAITE C. CONSTANTIN	DECEDAT în 1979
62.	PARAIPAN V. STĂNICĂ	
63.	PARASCHIV T. NICOLAE	Pensionat în 2000
64.	PARASCHIV S. STELIAN	DECEDAT
65.	PASĂRE C. DUMITRU	Pensionat în 2001
66.	PĂUN I. FLOREA	
67.	PENIU C. LUCILIU	DECEDAT în 1979
68.	PETCU N. CONSTANTIN	Pensionat în 2000
69.	PETEU IULIU	Pensionat în 2000
70.	PLEŞIŢĂ GH. GHEORGHE	Pensionat în 2004
71.	PLEŞOIANU D. DĂNUŢ	Pensionat în 1998
72.	PLEŞOIANU C. NICOLAE	Pensionat în 2004
73.	PÂRŞE GH. SORINEL OCTAVIAN	DECEDAT
74.	POCAN I. IOAN MARIAN	DECEDAT în 2002
75.	POP I. MIRCEA	DECEDAT în 1979

NR. CRT.	NUME ŞI PRENUME	OBSERVAŢII (situaţia la data întocmirii cărţii)
76.	POPA C. IOAN	DECEDAT
77.	POPESCU I. CONSTANTIN	
78.	MANEA (POPESCU) GHEORGHE	Pensionat în 2007
79.	POPESCU I. SILVIU	Pensionat în 2000
80.	POTERAŞ D. NICOLAE	Stabilit în SUA/1982
81.	POTRA I. GHEORGHE	Pensionat în 2000
82.	PUŞCAŞ A. IOAN	
83.	ROGOJAN R. NEVIAN ROBERT	Pensionat în 2004
84.	ROLNIC P. IOAN	Pensionat în 2004
85.	ROMAN I. PETRICĂ ALEXANDRU	Pensionat în 1999
86.	ROTARU (NICULESCU) MIHAI	Pensionat medical
87.	RUPTAŞ N. NICOLAE	Pensionat în 1998
88.	SAVA GH. LUCIAN	DECEDAT în 2003
89.	SÂRBU N. IOAN	Pensionat în 2000
90.	SENATOVICI V. VIRGIL	A renunţat la zbor în 1983
91.	SIMION N. ION	Pensionat în 1998
92.	STAN D. MIRCEA	Pensionat în 2004
93.	STĂNESCU L. AURICĂ	
94.	ŞUŢU V. GHEORGHE	Pensionat în 1999

NR. CRT.	NUME ŞI PRENUME	OBSERVAȚII (situaţia la data întocmirii cărţii)
95.	TATCU A. PAUL	Pensionat în 2001
96.	TATU S. GHEORGHE	Pensionat în 2003
97.	TEODORESCU S. GHEORGHE	Pensionat în 2004
98.	TERETEAN R. RADU	Pensionat în 2004
99.	TOADER A. GHEORGHE	Pensionat în 1999
100.	TRUPINĂ S. COSTEL	DECEDAT în 2001
101.	ŢIGĂNUŞ A. ION	DECEDAT în 1976
102.	TUŢICĂ N. VICTOR	DECEDAT în 1980
103.	UNGUREANU GH. PAUL	
104.	VASILESCU E. CONSTANTIN	Pensionat în 2004
105.	VĂDUVA ŞT. CONSTANTIN	Pensionat în 2004
106.	VIŞAN I. ILIE	Pensionat în 2001
107.	VÂLCIOIU GH. GHEORGHE	Pensionat în 2001
108.	ZIRMER I. IOAN	Pensionat în 2004

TABELUL ELEVILOR-PILOŢI CARE NU AU ABSOLVIT

NR. CRT.	NUME ŞI PRENUME
1.	BĂLUŞE VASILE GHIOCEL
2.	BUTKA ION
3.	CALOIANU LIVIU DAN
4.	CĂPĂŢÂNĂ CONSTANTIN
5.	CERNAT TUDOR (ŢACHE)
6.	CRĂCIUN LIVIU
7.	DRAGNE CONSTANTIN
8.	GARDIN OCTAVIAN
9.	ITU MIHAIL
10.	MĂCINIC ROMULUS
11.	MIRCESCU PAUL DANIEL
12.	STĂNICĂ VASILE
13	POP GH. ALEXANDRU

BOTEZATU AURELIAN



I. DATE PERSONALE

Nume şi prenume BOTEZATU AURELIAN

Data naşterii 01.03.1952

Adresa Str. Bumbeşti, Nr 23, Sect. 1, Bucureşti

Telefon 0731.930.649

Naţionalitate Română

Stare civilă Căsătorit, un copil major

II. PREGĂTIRE

1967-1971 Liceul teoretic "AUREL VLAICU" Bucureşti

1971-1974 Şcoala militară superioară de ofiţeri de aviaţie "AUREL VLAICU"

LOC DE MUNCĂ

1974 - 1987 TAROM

1988 - 1989 Flotila Specială

1989 - 2004 TAROM

2004 - 2005 Director General Autoritatea Aeronautica Civila Romana

2006 - 2007 Director General Adjunct Scoala de Aviatie Civila

III. LIMBI STRĂINE
ENGLEZA fluent scris şi vorbit

FRANCEZA scris şi vorbit

IV. EXPERIENŢĂ
1974-1975 copilot IL 14

1976-1980 copilot BAC 1.11

1980-1982 comandant BAC 1.11

1982-1983 copilot B 707

1983-1984 comandant BAC 1.11

1985-1986 instructor BAC 1.11, instructor de simulator BAC 1.11, pilot de încercare BAC 1.11

1987-1992 comandant adj. de detaşament BAC 1.11

1992-1995 comandant instructor, instructor de simulator, commandant adj de detaşament A 310, commandant detaşament A 310, inspector MTTC

1995-1996 pilot şef

1996-1997 director de zbor

1998-2001 instructor, pilot de încercare la OMAN AIR şi inspector al Autorităţii Aeronautice din Oman cu Nr 220

2001-2003 comandant de detaşament A 310

2004 inspector standarde de operare al direcţiei de zbor TAROM

2004-2005 Director general al Autoritatii Aeronautice Civile Roman

2006-2007 Director General Adjunct al Scolii de Aviatie Civila

V. CURSURI SI CALIFICARI PROFESIONALE

1977 Curs la British Aerospace Anglia (teoretic, simulator si zbor BAC 1.11 seria 500)

1979 Curs la British Aerospace Anglia (teoretic, simulator si zbor BAC 1.11 seria 500)

1986 Curs la British Airways urmat de examinare practica si teoretica la CAA urmat de validarea licentei U.K CAA

1987 Validare de licenta iugoslava

1988 Validare de licenta turca

1992 Validare de licenta elvetiana, instructor, instructor de simulator, pilot de incercare si autorizatie CAT II/III

1994 Validare de licenta Caraibe

1998 Licenta valabila pina in 2005 omaneza, valabila in Golf

VI. EXPERIENTA CU ALTE COMPANII

GAS AIR – Nigeria

ADRIA AIRWAYS – Iugoslavia

AIR MARMARA – Turcia

BRITISH ILAND AIRWAYS – Anglia

ANGLO CARGO – Anglia

CARIB JET – Belgia/Caraibe

AIR INDIA

OMAN AIR

VII. ORE DE ZBOR

Total ore de zbor 14500 din care 11500 de commandant si 14000 zburate numai pe avioane jet.

VIII. TIPURI DE AERONAVE ZBURATE

- *IAR 818*
- *ZLIN 526*
- *IL 14*
- *BAC 1.11*
- *B 707*
- *A 310*
- *CESSNA 172*
- *PIPER SENECA*
- *Ocazional Fara licenta:*
- *IS 28M, IS 29, EXTRA 300, ZLIN 726, ECLIPSE 500, BN 2*

IX. EVENIMENTE IMPORTANTE DE ZBOR

- *5 cedari de motoare la BAC : 2 la decolare, 1 in zbor de croaziera, 2 la aterizare.*
- *Deturnare cu B 707 cu bomba si pistol de 2 shiiti libanezi*
- *De 2 ori traznit cu avarii la avion: prima data fulger globular si 86 de gauri in avion iar a 2a oara coiful spart la avion*
- *Dutch roll in muson deasupra Oceanului Indian*

X. DISTINCTII

Insigna "Pentru merite in aviatia civila"

Ordinul 'Virtutea aeronautica in grad de cavaler cu insemne civile"

NICOLAI GEORGE



"M-am născut la 24 mai 1952 în orașul Oltenița.

STUDII:

- 1959 – 1963: Școala Primară nr. 124 – București
- 1963 – 1967 Școala Generală nr. 128 – București
- 1967 – 1971 Liceul ”Dimitrie Bolintineanu” – București
- 1971 – 1974 ȘCOALA SUPERIOARĂ DE AERONAUTICĂ CIVILĂ:
ANUL 1: Zburat IAR – 818, Instructor: Coșereanu Ion.
Câteva nume ale colegilor din grupă: Mihai Mihai, Lică Sergiu, Popa Ioan
ANUL 2: Zburat ZLIN – 526F, Instructor: Buciumeanu Niculae.
Câteva nume ale colegilor din grupa: Morar, Popescu Ioan
ANUL 3: Zburat IAR - 826, INSTRUCTOR-nu mai rețin cine a fost... Colegi au fost: Lixandru, Ciubotaru, Gheorghe
- Dupa absolvirea S.S.A.C am fost repartizat la Intreprinderea de Aviație Utilitară – București. Am urmat cursurile pentru avionul An – 2 la CIPA și am zburat la Agricultură 1(un) an și la Fogrametrie 1 (un). În 1976 am susținut examenul de promovare la TAROM și am început cursurile CIPA pentru avionul IL – 14, avion de prima fază pentru transport de pasageri. IL – 14 fiind scos din uz, am trecut la AN – 24 și, din nou la CIPA, la cursurile pentru AN – 24RV, după care am mers la simulator la Kirovograd (URSS).
În anul 1979 am fost numit Inspector de zbor la Departamentul Aviației Civile, pentru Aeroclubul Central pe avionul An – 2. Între 1979 și 1981 am zburat în paralel la TAROM și la Sportivă. În această perioadă am redeschis Aerodromul Tecuci unde aveau loc Taberele UTC pentru lansări de parașutiști. Am funcționat deasemeni ca pilot al Comisiei de Ivestigații Accidente și Incidente de aviație condusă de Generalul Aurel Răican. În vara anului 1981 am fost trimis ca Instructor în Școala Militară de la Boboc, pentru avionul An-2.

ACTIVITATEA ÎN AVIAȚIE:
Voi enumera tipurile de avioane zburate începând cu Școala Militară, însă va fi foarte dificil să trec orele zburate pe fiecare avion.
Avioane zburate: IAR – 818 și IAR- 826, Zlin – 526F, IL – 14, AN – 2 și AN-24RV, Cessna- 150, Cessna-152, Cessna-172RG și Cessna-177RG, Caravan, Citation 550-SII, Citation 560-V, Citation 560-Ultra, Encore,

Bravo, Piper PA-24, Piper PA-34, Piper PA-44, Piper PA-350 Chieftain, Aerostar, Beechcraft BE-1900D, Beechcraft B-90, Beechcraft B-200 Super King Air, Hansa Jet, Boeing 737, Embrer Brasilia EMB-110, HS-125 Hawker 750/800/800XP/900XP.

- Am avut calificări de copilot, comandant-PIC, Pilot Instructor, Pilot Inspector, Examinator, Airline Training Captain, Check-Airman, Corporate Instructor, Instructor/Examinator de Simulator.

TOTAL ORE DE ZBOR: 7.500

Enumerând toate aceste tipuri de avioane este uşor de înţeles că activitatea mea de pilot nu s-a rezumat numai în România. În anul 1981, după ce am terminat activitatea în Şcoala Militară de la Boboc, am fost oprit de la zbor şi dat afară din aviaţie pe motivul că aveam un frate în aşa numita Lume Capitalistă. Am făcut toate eforturile necesare pentru a-mi relua activitatea însă nu a fost posibil.



În anul 1983 am emigrat legal în Statele Unite şi după câţiva ani de muncă şi zbor de antrenament, am reuşit să iau licenţa Americană. Am zburat pentru o companie de charter, făceam curse la Atlantic City. Compania avea contracte cu patru casinouri.

În anul 1995 am primit o oferta de a mă reîntoarce în România şi să zbor la Air Antares. Am acceptat imediat, am plătit şcoala de Beechcraft 1900D din banii mei şi după ce am terminat cursurile la Wichita/USA mi-am făcut repatrierea. Compania Air Antares s-a desfiinţat şi am plecat la Contract în India la compania Gujarat Airways. Am stat în India până la sfârşitul anului 1998 cînd s-a terminat contractul. Am încercat să mă intorc în România însă cu toate insistenţele nu am reuşit să fiu angajat. M-am întors în Statele Unite unde am zburat pentru mai multe companii. Am plecat din nou la contract în Bahrein pentru Cessna Citation Bravo, am fost la un alt contrat în India, iar în prezent sânt Instructor la Flight Safety International pentru Hawker HS-125.

În activitatea mea de pilot am avut numai două situaţii mai deosebite, însă totul s-a terminat cu bine. Ambele evenimente au avut loc în timpul când zburam la contract în India. Primul eveniment a fost: cedarea unui motor

în decolare. Am întrerupt decolarea, pista este lungă (12.000 ft.). Al doilea eveniment: în apropierea inițială, la aproximativ 6.000 de picioare altitudine m-a lovit un vultur. În urma coliziunii am avut o avarie la aripa dreaptă. Avaria a creat pierderea stabilității în situația reducerii puterii motoarelor pentru aterizare. A trebuit să mențin puterea motoarelor și am luat contactul cu pista la o viteza de 170 kts. Totul s-a terminat cu bine. Aceasta este o scurtă relatare a activității mele profesionale.
În prezent locuiesc în Statele Unite ale Americii.”

PLEȘOIANU DUMITRU DĂNUȚ



”Am zburat 3.480 de ore (cu 9.950 de aterizări) pe patru tipuri de aeronave: IAR-818, ZLIN-526F, IAR-822, AN-2. Am fost comandant de patrulă independentă și instructor de zbor la Școala de la Boboc. Sunt căsătorit și am un băiat.”

SIMION N. IOAN



”M-am născut în Bărăgan, în comuna Jirlău, județul Brăila, fiind al optulea fecior din cei zece ai lui Neculai și Eugenia Simion.

După absolvirea celor șapte clase în comună, părinții hotărăsc ca feciorul Ioan să plece la oraș ”la școli”. În perioada 1962 –

1965 am absolvit Şcoala profesională ”Progresul Brăila” unde am învăţat lucruri esenţiale pentru viaţă. M-am calificat sudor electric şi autorizat pentru lucrările podului Giurgeni – Vadu Oii, lucrări în inox pentru foraj marin şi pentru caldarinele de presiune pentru vapoarele ruseşti. Între anii 1969 – 1971 am fost paraşutist militar la U.M. 01847 Buzău. În anul 1971, după absolvirea Liceului de matematică – fizică ”Nicolae Iorga” din Brăila, am fost admis la S.S.A.C. Boboc, Şcoală absolvită în anul 1974 cu gradul de locotenent aviaţie şi oprit în Şcoală ca instructor de zbor.

Din anul 1974 până în anul 1998 am zburat 3.600 ore de zbor cu 10.100 aterizări pe avionul AN – 2, fiind pilot clasa I-a, în toate condiţiile meteo, în misiuni de întrebuinţare în luptă, transport materiale şi personal, paraşutişti, misiuni de cercetare, misiuni avio-chimice.

După trecerea în rezervă, în anul 1998, am început altă activitate particulară: ”producerea condimentelor” - adică: oţet - fabrica de oţet de fermentaţie din vin, în locaţia mea din Pietroasele şi, respectiv, muştar în localitatea Buzău. Aceste două activităţi le-am încheiat cu succes după zece ani. Toate acestea au fost posibile şi cu ajutorul celei care mi-a adus pe lume doi băieţi ambiţioşi şi cuminţi, Zenovia, soţia mea, care de o lună este la pensie de la Finanţe Publice Buzău. Băieţii noştrii sunt absolvenţi de A.S.E. Bucureşti: Andrei – cibernetician – programator în Bucureşti - şi Constantin, 25 de ani, masterand în Berlin - Germania. Buzău, 6 august 2010.”

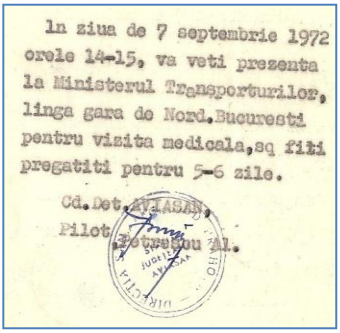
<u>ŞUŢU GHEORGHE</u>



”Am zburat un număr de 7.600 ore de zbor pe avioane precum: IAR-818, ZLIN-526F, IAR-822, AN-2. Am fost Locţiitor pentru zbor pe escadrilă, comandant de aerobază, am executat diverse misiuni ONU între anii 1983 – 1998. Sunt căsătorit, am un băiat şi o

fată.”

1.17. A doua Promoţie (1975) de elevi-piloţi


In ziua de 7 septembrie 1972
orele 14-15, va veti prezenta
la Ministerul Transporturilor,
linga gara de Nord,Bucuresti
pentru vizita medicala,sq fiti
pregatiti pentru 5-6 zile.
Cd.Det.AVIASAN,
Pilot Petrescu Al.

În anul 1972 s-a organizat examen de admitere la S.S.A.C. pentru pentru a doua serie de piloţi din istoria Şcolii. Vizita medicală şi examenul s-au organizat în Bucureşti. Iniţial s-au înscris aproximativ 300 de candidaţi pentru 90 de locuri. Marea majoritate a celor înscrişi au fost eliminati l-a vizita medicală, care s-a desfăşurat la Centrul Medical Aeronautic (C.M.A.) situat la acea dată pe strada Ceasornicului (Sector 1). Examenul teoretic a constat în probe scrise la matematică şi fizică. În urma acestui examen au fost în final admişi în Şcoală un număr de 66 de elevi-piloţi. Rezultatele finale au fost anunţate într-o sală a Ministerului Transporturilor şi Telecomunicaţiilor. După citirea acestor rezultate viitorii elevi-piloţi au fost îmbarcaţi într-un autobuz şi transportaţi la sediul Şcolii de la Boboc. A rămas pro-memoria pentru viitoarea Promoţie 1975 că, atunci când s-a ajuns la poarta Şcolii (găzduită în aceeaşi incintă cu Şcoala (militară) de ofiţeri de aviaţie, primul de pe lista candidaţilor admişi (Iordache C. Vasile) nu a vrut să intre şi ... a părăsit S.S.A.C. ... întrucât, probabil, s-a speriat la gândul vieţii riguros-cazone care urma să înceapă. Iată lista formală cu candidaţii admişi:

No. Crt.	**Nume & Prenume**	**Media la admitere**

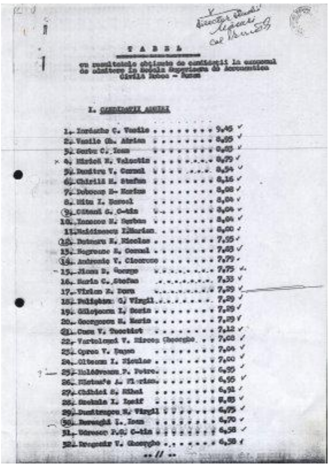
1.	Iordache C. Vasile	9,45
2.	Vasile Gh. Adrian	8,95
3.	Şerbu C. Ion	8,83
4.	Mirică N. Valentin	8,79
5.	Dumitru V. Cornel	8,54
6.	Chirilă M. Ştefan	8,16
7.	Dobocan M. Marius	8,08
8.	Mitu I. Marcel	8,04
9.	Catană S. Constantin	8,04
10.	Ionescu M. Şerban	8,04
11.	Naidinescu I. Marian	8,00
12.	Butnaru N. Nicolae	7,95
13.	Negreanu E. Cornel	7,83
14.	Andronic V. Cicerone	7,79
15.	Jianu D. George	7,75
16.	Marin C. Ştefan	7,33
17.	Vârlan E. Doru	7,29
18.	Palıştan G. Virgil	7,29
19.	Găleteanu I. Sorin	7,29
20.	Georgescu M. Marin	7,29
21.	Cucu V. Teoctist	7,12
22.	Vartolomei V. Mircea	7,08

	Gheorghe	
23.	Oprea V. Eugen	7,04
24.	Olteanu I. Nicolae	7,00
25.	Moldoveanu P. Petre	6,95
26.	Năstăsie A. Florian	6,95
27.	Chibici S. Mihai	6,91
28.	Szekula I. Iosif	6,83
29.	Dumitraşcu N. Virgil	6,75
30.	Berenghi I. Ion	6,70
31.	Udrescu P.G. Constantin	6,58
32.	Dragomir V. Gheorghe	6,58
33.	Dragomir G. Dorin	6,45
34.	Luca A. Vasile	6,33
35.	Stăncescu Florin	6,25
36.	Furcoi I. Ovidiu	6,20
37.	Roman I. Mihai	6,16
38.	Gherghel I. B. Eugen	6,16
39.	Szocska I. Ioan	6,08
40.	Babuş G. Misail	6,04
41.	Pordea G. Petru	6,00
42.	Roşca C. Titi	5,95
43.	Ciuciu M. Octavian	5,95

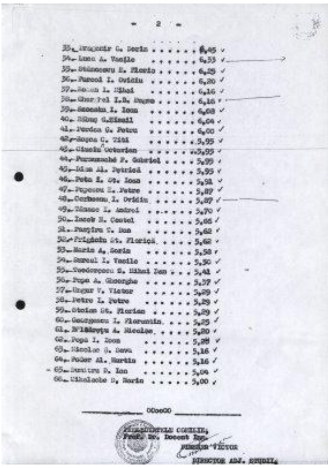
44.	Frumuzache P. Gabriel	5,95
45.	Dima Al. Petrică	5,95
46.	Peţa I. Şt. Ioan	5,91
47.	Popescu E. Petre	5,87
48.	Corneanu I. Ovidiu	5,87
49.	Tănase I. Andrei	5,70
50.	Iacob N. Costel	5,65
51.	Panţâru T. Dan	5,62
52.	Frigioiu St. Florică	5,62
53.	Marin A. Sorin	5,58
54.	Surcel I. Vasile	5,50
55.	Teodorescu T. Mihai Dan	5,41
56.	Popa A. Gheorghe	5,37
57.	Ungur V. Victor	5,29
58.	Petre I. Petre	5,29
59.	Stoian Şt. Florian	5,29
60.	Georgescu I. Florentin	5,25
61.	Băltăreţu A. Nicolae	5,20
62.	Popa I. Ioan	5,20
63.	Nicolae G. Sava	5,16
64.	Fodor Al. Martin	5,16
65.	Dumitru D. Ion	5,04

66.	Mihalache D. Marin	5,00

<u>Tabel oficial cu rezultatele la examen: foto-copia documentului original</u>

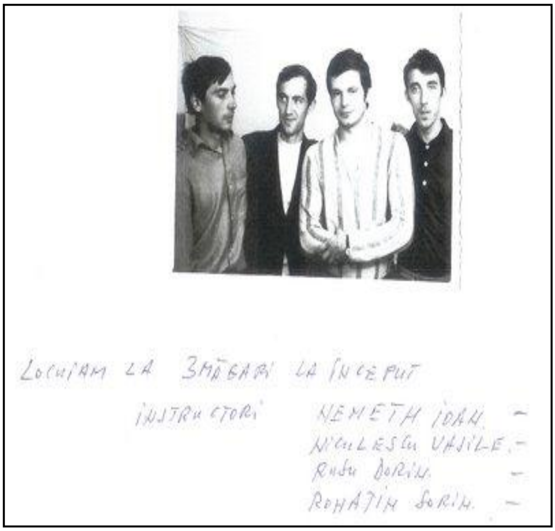


TABEL



- 2 -

Pentru noua serie de elevi-piloţi instruirea teoretică a început imediat după anunţarea rezultatelor înregistrate la Concursul de admitere, în luna octombrie 1972, şi s-a încheiat în primăvara anului 1973, cu obişnuitele examene de trecere la activitatea de zbor.



Zborul de instruire a început şi s-a desfăşurat (în anul I de instruire) pe aerodromul-şcoală Boboc, pe avioane *ZLIN-526F*, începând cu data de 15 aprilie 1973. O parte dintre instructori **(foto stânga)** locuiau în blocul din incinta Școlii (vestitul… la “trei măgari”)

<u>Festivitatea "deschiderii porţilor" spre văzduh</u>

(articol transcris din presa vremii...)


Festivitatea „deschiderii porţilor" spre văzduh

Prof. ŞTEFAN MIHALCEA

După şase luni şi jumătate de pregătire teoretică *(1 octombrie 1972 – 15 aprilie 1973)* , timp în care au acumulat cunoştinte de aerodinamică, navigaţie aeriană, construcţia avioanelor, tehnologia materialelor de construcţie, tehnica pilotajului etc. -, elevii Şcolii superioare de aeronautică civilă Boboc au păşit într-o nouă etapă, aceea a desăvârşirii practice a activităţii de zbor, care va dura până la *30 septembrie* a.c. Momentul deschiderii porţilor spre văzduh, în tovărăsia miilor de cai putere pe care vor trebui să-i strunească, a fost subliniat printr-o festivitate care a avut loc vineri, *20 aprilie*. A fost subliniată, cu acest prilej, deosebita importanţă a transporturilor aeriene de mărfuri şi călători, a efectuării altor misiuni utilitare, precum şi răspunderea ce le revine viitorilor piloţi în pregătire. Ei trebuie să fie constienţi că orice misiune de zbor, de la turul de pistă până la raidul intercontinental, reclamă de la fiecare un perfect şi permanent echilibru între elementul raţional, bazat pe deplina stăpânire a cunoştintelor de specialitate, şi pornirile intime de entuziasm şi temeritate. Alături de instructori - Ion Dumitru, Dragomir Alexe, Ion Ioniţă, Gheorghe Uţă, Ion Ciubotaru - sau singuri la bord, ei nu trebuie să uite nici o clipă că sunt urmaşi ai celebrilor pionieri ai aripilor românesti Vuia, Vlaicu, Coandă, Zorileanu, Bănciulescu, Pantazi, Ivanovici şi ai atâtor alţii, a căror prestigioasă tradiţie sunt chemaţi s-o continue. Nu ne îndoim că tinerii de astăzi se vor strădui să-şi însuşească o temeinică pregătire, alăturându-se - prin îndrăzneală, initiaţivă şi spirit novator - efortului colectiv de ridicare general a patriei noastre socialiste pe noi trepte de civilizaţie. În încheierea festivităţii, colonel Aurel Pruia a executat un zbor demonstrativ. (Autor: Prof. ŞTEFAN MIHALCEA, metodolog principal)

<u>Foto-copia unui articol dedicat primei zile de zbor pentru Promoția 1975</u>

(Ziarul ”MUNCA” - 2 iunie 1973)



Viitorii piloţi ai aviaţiei civile

ÎN ZIUA PRIMULUI ZBOR

MUNCA din 2 iunie 1973

-1-



Dumitru Negoiţă

-2-

1.18. SFÂRȘITUL UNUI PROIECT FRUMOS ...



23 octombrie 1972 - Prin Decretul 419 (urmat de HCM 1303 din 1 noiembrie), Aviaţia civilă a trecut în subordinea M.Ap.N., sub denumirea de Comandamentul Aviaţiei Civile. În subordinea acestui comandament intrau TAROM, I.Av.U., S.S.A.C., C.I.P.A., Aviaţia Sanitară (preluată de la Ministerul Sănătăţii şi subordonată I.Av.U.), Aviaţia Sportivă (preluată de la C.N.E.F.S.), Centrele şi staţiile meteorologice. Ca urmare a acestei reorganizări se desfiinţează Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă, prin reunirea acesteia cu Şcoala militară de ofiţeri de aviaţie “Aurel Vlaicu”. Elevii-piloți ai S.S.A.C. sunt „integrați” ... în cadrul Școlii militare de ofițeri de aviație „Aurel Vlaicu”. Se îmbracă uniforma militară (de elev-caporal) a noii Școli, la 23 septembrie 1973 se depune jurământul de credință față de Republica Socialistă România

(fotografia de mai sus), lectorii pentru disciplinele teoretice și instructorii de zbor sunt ofițeri activi **(fotografia de mai jos).**





Așa cum era și de așteptat, elevii-piloți, acum militari sub steagul Patriei, încep un Program intens de instrucție specific (**fotografia din stânga**)…

1.19. INSTRUIREA CONTINUĂ...

... în cadrul noilor condiții create în structura Școlii militare de ofițeri de aviație „Aurel Vlaicu”.

În anul II de instruire, elevii-piloţi ai Promoţiei 1975 au continuat instruirea practică în zbor pe avionul ZLIN-526F pe Aerodromul Focşani (din cauza unui accident de zbor şi, în consecinţă, a unei mari perioade neprevăzute de întrerupere a zborului, în primul an NU s-a finalizat Programul aprobat). Pe acest aerodrom, amenajat cu multă bunăvoință de către cadrele S.S.A.C., cazarea elevilor-piloți s-a făcut în barăcile-dormitoare comune, cazone, moștenite din perioada anilor 1950. Atmosfera profesională și preocuparea majoră pentru instruire, calitatea umană deosebită a majorității instructorilor de zbor, localizarea infrastructurii în imediata apropiere a municipiului Focșani etc., etc. au făcut ca viața pe acest aerodrom să pară ușoară și relaxată...



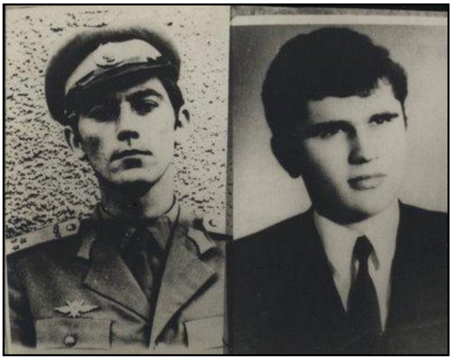
Elevii-piloți, bărbați adolescenți-spre-maturitate, mai mult scheletici decât plini de mușchi (în ciuda hranei consistente, cu caloriile asigurate conform normelor zilei pentru personalul navigant), își petrecea majoritatea timpului liber fie în fața dormitoarelor **(fotografia din stânga)**, fie „prăjindu-se" la soare în vreo margine de aerodrom, fie la râul Milcov din pragul vestic al pistei de zbor înierbate ori prin livezile de mere sau lanurile de floarea-soarelui învecinate zonei **(fotografiile de mai jos)**.








Pe acest aerodrom (Focşani, în Zona de lucru situată la verticala Pădurii Căprioara)) a avut loc primul. şi singurul, eveniment tragic de zbor, pe data de 25 iunie 1974, ora 10:20... Într-un exerciţiu de instruire, avionul ZLIN-526F intră în vrie plată; instructorul Poşoga şi elevul-pilot Ungur Victor îşi pierd viaţa **(foto stânga)**!







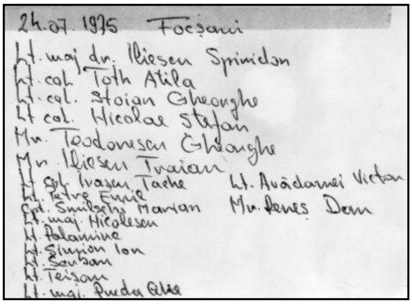


L-am „condus” pe Victor la Gara Focşani, străbătând îndureraţi tot oraşul **(fotografiile de mai sus)**; a plecat Victor, fără a mai apuca să-şi vadă visul împlinit, *pleca în vecie, cu un vagon de marfă* tocmit de Şcoală, spre satul lui natal, poate spre stele…

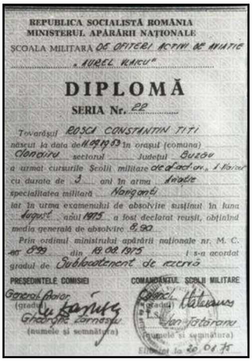


Grupa de zbor...fără Ungur Victor!





Anul III, şi ultimul, de instruire, a continuat şi s-a finalizat tot pe Aerodromul Focşani, pe avionul AN-2 **(fotografiile de mai sus: Instructorii de zbor).**



REPUBLICA SOCIALISTĂ ROMÂNIA
MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE
ȘCOALA MILITARĂ DE OFITERI ACTIVI DE AVIAȚIE „AUREL VLAICU"

DIPLOMĂ

SERIA Nr. 22

Tovarășul ROȘCA CONSTANTIN TITI născut la data de 11.09.1953 în orașul (comuna) Cloncairu sectorul ... Județul Buzău a urmat cursurile Școlii militare de of. act. av. „A. Vlaicu" cu durata de 3 ani în arma Aviație specialitatea militară Navigant iar în urma examenului de absolvire susținut în luna August anul 1975 a fost declarat reușit, obținînd media generală de absolvire 8,90

Prin ordinul ministrului apărării naționale nr. M. C. 899 din 19.08.1975 i s-a acordat gradul de Sublocotenent de rezervă

PREȘEDINTELE COMISIEI General Maior (gradul) Gheorghe Zărnescu (numele și semnătura)

COMANDANTUL ȘCOLII MILITARE Colonel (gradul) L.S. Ion Tătăranu (numele și semnătura)

Eliberat la 20.01.75

Activitatea de instruire se finalizează (fără ca Școala să fi fost organizată astfel încât să asigure absolvenților numărul de ore de zbor necesare obținerii brevetului de „pilot profesionist”), iar la 21 august 1975, Promoția 1975 primește documentul de absolvire **(fotografia alăturată)**, după trei ani de zbucium, de bucurie și tristețe.


O nouă promoţie de ofiţeri

NOUĂ PROMOŢIE DE OFIŢERI ...

(... din presa vremii)

Moment sărbătoresc la Şcoala militară de ofiţeri activi de aviaţie „Aurel Vlaicu" Boboc: acordarea gradului de ofiţeri *Promoţiei 23 august 1975*. La festivitate iau parte cadrele Şcolii, generali şi ofiţeri din eşaloanele superioare, reprezentanţi ai organizaţiilor de masă şi obstesti, vetereni ai aviaţiei româneşti, rudele apropiate ale foştilor elevi, precum şi tovarăşii Lazăr Băciucu, secretar al Comitetului judeţean de partid, vicepreşedinte al Comitetului executiv al Consiliului popular judeţean, Gheorghe Milu, prim-secretar al Comitetului municipal de partid, primarul municipiului, şi Stela Bălan, prim-secretar la Comitetului judetean al U.T.C. Se dă citire Ordinului ministrului apărării nationale prin care se acordă gradul de ofiţeri activi şi de rezervă Promoţiei 1975. Relevând, în continuare, strădaniile încununate de succes pentru formarea tinerilor aviatori chemaţi să servească în aviaţia militară şi civilă, comandantul Şcolii raportează conducerii de partid şi de stat că personalul acestei prestigioase instituţii este hotărât să-şi îndeplinească exemplar misiunea încredinţată, să ridice tot mai sus tradiţiile aripilor româneşti. Gest simbolic: şeful promoţiei de ofiţeri predă manşa reprezentantului elevilor din ultimul an de studii. Ea semnifică continuitatea durabilă a instruirii de specialitate, confruntată cu noi exigenţe impuse de dezvoltarea rapidă a aviaţiei românesti, angajamentul celor mai tineri aviatori de a face din această profesie un titlu de cinste. În cuvinte calde, emoţionante, general maior Aurel Niculescu, reprezentantul Ministerului Apărării Naţionale, evocă drumul glorios al aviaţiei românesti, contribuţia ei la victoria insurecţiei naţionale armate antifasciste şi antiimperialiste, la zdrobirea armatelor hitleriste, condiţiile deosebit de bune create aviaţiei prin grija conducerii partidului şi statului, personal a tovarăşului Nicolae Ceauşescu, secretarul general al partidului, preşedintele republicii, comandantul suprem al forţelor noastre armate."Să aveţi întotdeauna, dragi aviatori, cer senin!" -

sunt cuvintele prin care tovarăşul Lazăr Băciucu încheie salutul adresat noii Promoţii de ofiţeri din partea Biroului Comitetului judeţean de partid şi a Comitetului executiv al Consiliului popular judeţean. Asemenea tuturor oamenilor muncii, tinerii aviatori sunt hotărâţi să-şi îndeplinească demn şi cu înaltă răspundere nobila misiune de apărători ai independenţei şi suveranităţii României socialiste. Urale şi ovaţii. Cei prezenţi la festivitate îşi exprimă adeziunea fierbinte faţă de textul telegramei adresate C.C. al P.C.R., personal tovarăşului Nicolae Ceauşescu, angajându-se să ridice pe culmi tot mai înalte tradiţiile şi faima aviaţiei româneşti.(Marin Macău în ziarul "Viaţa Buzăului" - 26 august 1975)



1.20. Baza materială a S.S.A.C.

(aeronave pe care s-au instruit elevii-piloţi)

Pentru realizarea activităţii de instruire în zbor, Consiliul aviaţiei civile înzestrează (15.01.1972) Şcoala cu 18 avioane ***IAR-818***, pentru instruirea elevilor-piloţi din anul I. Ulterior (28 iulie 1972), Consiliul achiziţionează pentru S.S.A.C. 28 de avioane ***ZLIN-526F***. Avioanele Zlin au fost aduse pe calea aerului, pe rura: Godwaldow-Bratislava-Arad-Boboc, de către instructorii Şcolii. În acest sens au fost organizate două transporturi succesive. Aeroportul Arad a fost folosit pentru aterizare în vederea realimentării cu carburant (benzină). Pentru transportul din 6 aprilie 1973 avioanele au fost pilotate de către următorii instructori: Uță Ghe., Cangea Romeo, Scutariu Ion, Vasile

Aurel, Mogoșanu Ion, Pop Mihai, Ulici Octavian, Preda Constantin, Pruia Aurel (avionul: YR-ZAC), Coșereanu Ion, Zavate Gheorghe, Dumitriu Ion, Ioniță Ion.

Avionul IAR-818



Avionul IAR-818 a fost proiectat şi construit de colectivul condus de ing.Radu Manicatide la Intreprinderea de construcţii şi reparaţii material aeronautic(ICRMA), în anul 1955 sub forma prototipului IAR-817. Din acesta a fost dezvoltat in 1960 versiunea IAR-818, iar în anul 1964 versiunea IAR-818H.

Caracteristici tehnice:
Anvergura: 12,1m, lungimea: 9,9m, înălţimea: 3,3m
Motorizare: Walter M.337 de 170cp
Viteza max/croaziera: 185/155 km/h
Raza de acţiune: 1100 km
Plafon max: 4000 m
Echipaj: 3

Avionul ZLIN-526F



Zlin este o familie de aeronave care s-a bazat pe o aeronavă de formare, Z-26. Originalul a fost conceput în anul 1940 de către Societatea cehoslovacă Moravan Otrokovice.

Caracteristici tehnice:
Anvergura: 10,60m, lungimea: 8,00m
Viteza max/croaziera: 244/210 km/h
Raza de acţiune: 475 km
Plafon max: 5200 m

Avionul Antonov An-2



Antonov An-2 (poreclit în limba rusă: кукурýзник *kukuruznik* – de la кукуруза *kukuruza* – „porumb", date fiind folosirea lui ca avion agricol şi înălţimea mică la care poate opera, cunoscut şi ca *Annuşka*) este un biplan de producţie sovietică, folosit în special ca avion utilitar. Este urmaşul avionului Polikarpov Po-2 . Este un biplan uşor, monomotor, foarte rezistent şi longeviv (mai este în serviciu). A zburat pentru prima dată în 31 august 1947 şi a fost primul avion proiectat de biroul Antonov. Se spune că Antonov ar fi folosit drept model avionul românesc IAR 39. Este folosit pentru transportul de pasageri, putând transporta 12 persoane, pentru paraşutism şi pentru lucrări agricole. A fost produs între anii 1947 - 1992, deţinând recordul Guiness pentru cea mai lungă durată de fabricaţie a unui avion.

Caracteristici tehnice:

- tip: avion biplan
- propulsie: elice
- echipaj: 1-2
- pasageri: 12

Dimensiuni:

- anvergura aripii superioare: 18,2 m
- anvergura aripii inferioare: 14,2 m

- lungime: 12,4 m
- înălţime: 4,1 m
- suprafaţă portantă: 71,52 m²

Greutăţi (mase):

- greutate totală: 5500 kg
- sarcină utilă: 2140 kg

Motorizare:

- motor: Şveţov AŞ-62R, în stea cu 9 cilindri, supraalimentat
- putere motor: 1000 CP (750 kW)
- putere specifică: 140 W/kg
- capacitate rezervor: 1200 l
- elici: 1

Performanţe

- viteză maximă: 258 km/h
- viteză de croazieră: 190 km/h
- plafon: 4500 m

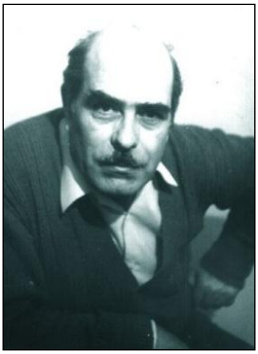
1.21. Instructorii Şcolii

(scurte informaţii auto-biografice)

Deşi am făcut eforturi maxime pentru a include în acest *proiect de istorie* a S.S.A.C. cât mai multe informaţii despre cadrele, despre instructorii Şcolii, până la data intrării la tipar (iunie 2010), informaţiile culese au fost extrem de puţine.

Comandor AUREL PRUIA

Directorul Şcolii



”Pruia Aurel s-a născut la 29 august 1925, în comuna Risipiţi, rebotezată Unirea, din judeţul Dolj. După absolvirea gimnaziului industrial din Pleniţa – Dolj în anul 1942, a urmat cursurile de planorism ale Şcolii ARPA de la Bucureşti – Cioplea pe care le-a promovat în anul 1943, obţinând brevetele de zbor fără motor, categoriile A, B si C. În anul 1944, tot în cadrul ARPA, a urmat şi cursurile Şcolii de zbor cu motor de la Alexandria, iar apoi şi ale Şcolii de la Clinceni, obţinând brevetul de pilot de turism. În anii 1947-1948, Pruia şi-a satisfăcut stagiul militar în cadrul Şcolii regimentare de pe lângă Centrul de Instrucţie al Aviaţiei de la Tecuci, unde şi-a continuat antrenamentul de zbor pe avioanele Fleet F-10 G şi I.A.R.-27. Optând pe mai departe pentru aviaţie, în anii 1948-1950, Pruia Aurel a urmat cursurile Şcolii militare de subofiţeri de aviaţie de la Tecuci pe care, la 9 mai 1950, le-a promovat cu gradul de sergent major aviator. Ca urmare a pregătirii sale anterioare ca pilot aviator, încă din anul întâi, Pruia Aurel a făcut trecerea pe avioanele Nardi şi I.A.R.-80, în octombrie 1949 fiind brevetat ca pilot de vânătoare. Încadrat în Regimentul 7 Aviaţie Vânătoare de la Braşov, la 30 decembrie 1950 a fost trecut în rândul ofiţerilor cu gradul de locotenent aviator, iar la 9 mai 1951, a fost înaintat la gradul de locotenent aviator, totodată fiind promovat comandant de patrulă.La 15 februarie 1952, a fost numit comandant de escadrilă şi trimis la Centrul de Instrucţie al Aviaţiei, pentru a urma Cursul de comandanţi de escadrilă. În cadrul Regimentului 7 Aviaţie Vânătoare, remarcându-se atât în pregătirea de luptă în zbor cât şi ca instructor, la 30 septembrie 1952 a fost înaintat la gradul de locotenent major aviator. La 19 februarie 1953, a fost mutat la Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie de la Tecuci în funcţia de locţiitor comandant de escadrilă elevi

pentru ca, în acelaşi an, la 25 decembrie, să i se încredinţeze comanda uneia din escadrilele de elevi. Ca urmare a rezultatelor obţinute înainte de termen, a fost înaintat la gradele următoare. Astfel, la 23 august 1954 a fost înaintat la gradul de căpitan aviator, la 4 februarie 1958 la gradul de locotenent-comandor aviator, iar la 30 decembrie 1962 la gradul de căpitan-comandor aviator. La 7 februarie 1965, a fost promovat in funcţia de locţiitor pentru zbor şi învăţământ al şefului şcolii, pentru aviaţia de transport şi utilitară, la Şcoala Militară Superioară de Aviaţie "Aurel Vlaicu" de la Boboc-Buzău pentru ca, la 15 noiembrie 1971, să fie numit Directorul Şcolii Superioare de Aeronautică Civilă, de pe acelaşi aerodrom. Între timp, la 30 decembrie 1968, a fost înaintat la gradul de comandor aviator. În funcţiile avute, pentru uzul intern al şcolilor, a redactat "Cursul de pregătire în zbor" pe avioanele clasice şi " Metodica predării zborului" pentru cursurile de instructori pe avioanele clasice. La 26 mai 1973, comandorul aviator Pruia Aurel a fost numit locţiitorul pentru zbor al comandantului Aviaţiei Utilitare din Bucureşti. În cadrul Aviaţiei Utilitare, s-a preocupat de organizarea şi planificarea zborurilor utilitate pentru agricultură, viticultură, aerofotogrametrie, misiuni sanitare ori alte misiuni ce implicau urgenţe. Pruia Aurel a zburat un număr de 31 tipuri de aeronave dintre care 7 tipuri de planoare şi 24 tipuri de avioane, totalizand peste 6.000 ore de zbor. Pentru meritele în îndelungata sa activitate, atât în aviaţia militară cât şi în aviaţia civilă, a fost distins cu mai multe ordine şi medalii. Între anii 1956-2002, activitatea lui Pruia Aurel a fost pe larg mediatizata prin articole publicate în mai multe numere ale unor ziare şi reviste centrale şi locale, între care "Apărarea Patriei", "Şoimii patriei", "Observatorul militar", "Viaţa Buzăului" s.a., precum şi în cărţile "Intrarea actorilor" autor Doru Davidovici (în anul 1977) şi "Cer şi pământ" autor Ion Chereches (in anul 2002). Totodată, comandorul Pruia Aurel a desfăşurat o largă activitate propagandistică aeronautică, între altele fiind coautor al cărţilor "Un secol de aeronautică română", publicată în anul 1999, "Aviatori- veterani de război" şi "Învăţământul aeronautic din România". Pensionat la 31 martie 1979, s-a stabilit cu domiciliul în municipiul Bucureşti. Din anul 1999, comandorul aviator Pruia Aurel

îndeplineşte cu brio funcţia de secretar al filialei ARPA din Bucureşti, neprecupeţind nici un efort şi dovedind nu numai pricepere ci şi pasiune constantă pentru trecutul şi viitorul aeronauticii româneşti.”

<u>Tata Pruia...</u>

(un nume cu ... renume)



“Aşa a fost pentru Promoţiile noastre, ca şi pentru toate cele 25 de promoţii din aviaţia militară şi civilă pe care le-a format: „TATA PRUIA”. Ani şi ani el a vegheat la liniştea şi viaţa învăţăceilor, durate cu neliniştile şi zbaterile lui continue, de parcă n-ar fi avut familie. Familia lui a fost Şcoala în care se formau viitorii naviganţi de aviaţie, iar loc de munca i-a fost mereu cerul, pe care dorea să-l stăpânim noi cu siguranţa şi cu mareţia lui. “Mă, fata mea, mă, copilu’ meu...”, îşi îndulcea el vocea înainte de a rosti vreo dojană, ori a da vreun sfat, lipindu-şi inima şi sufletul de năstruşnicele noastre porniri. Îi citeam suferinţa pe chipu-i măsliniu, coborând amarnic de pe fruntea-i mereu îngândurată spre stufoasele lui sprâncene, arcuite în neştiute semne de întrebare ori de câte ori era nevoit să ne corecteze nereuşitele, micile nebunii. “Tata Pruia” îşi cunoştea mai bine ca oricine feciorii, adică elevii-piloţi. Şi a avut sute, mii în decursul prestigioasei şi îndelungatei sale cariere la manşă. Dintr-un sat din Dolj a plecat la Bucureşti din dragoste de zbor şi de sărăcie. La 18 ani, când mulţi nu ştiu încă încotro s-o apuce în viaţă, el obţinea brevetele de planorist categoriile A, B și C, bătea recorduri de durată în zbor când prindea câte-o “termică”, mai marii săi fiind nevoiţi să trimită după el câte un avion să-l determine să vină la aterizare. La 19 ani avea brevetul de turism în buzunar, zbura Klemm-urile 25 și 35. Generaţii de ieri şi de azi de piloţi îi datorează, într-o bună măsură, devenirea lor.” (Acest mini-eseu este inspirat dintr-un articol de presă).

Comandor Inginer DOLJANU VASILE



”... şi acum s-o luăm pe îndelete, să vedem cine sunt şi de unde vin.

Fiu de ţăran din comuna Hunia, plasa Calafat, judeţul Dolj, născut la 8 iunie 1928. Am făcut şcoala primară în sat - primele cinci clase. Îmi plăcea cartea, eram ambiţios şi muncitor, cred că şi isteţ ca orice oltean - luam numai premiul întâi, dar în clasa a cincea dom-nvăţător Georgescu a pus coroniţa altui elev, peste a mea, ceea ce însemna că nu mai iau eu premiul întâi, şi am luat foc! Când a strigat premiile - în sală era tot satul - am ieşit pe scenă şi, revoltat, am cerut sa dau examen în faţa oamenilor, deoarece premiul întâi a fost dat altui elev. Notarul din sat, om mare şi cu trecere, a cerut să fiu scos afară. Cei mai mulţi au ţinut cu mine - tata m-a luat acasă, nu era supărat, dar a rămas tare îngândurat. După un timp, cu un glas hotărât, mi-a zis: Stelică pregăteşte-te că te dau la şcoală la Calafat, văd eu că e ceva în capul tău. Nu ştiam ce să cred. Din satul nostru, când şi când, mai pleca câte un copil la vreo şcoală mai departe. Era sărăcie mare - se pare că nici acum nu suntem prea departe... Şi aşa am ajuns în clasa întâia la Gimnaziul industrial din Calafat - era toamna anului 1940, când deja începuse al doilea război mondial. Oraşul Calafat - oraş de provincie în care de obicei niciodată nu se întâmpla nimic. Mie mi-au prins bine cei patru ani de gimnaziu. Am deschis ochii, am început să văd lumea altfel decât era în satul meu, tot mai multe nedreptăţi sociale. Regimentul 31 Dorobanţi pleca pe front, noi îi conduceam la gară - plângeau mame şi copii, era jale mare. Se instalase un punct de lucru al armatei germane lângă gară şi, curioşi, stam pe lângă ei să-i vedem ce fac.

Am rămas impresionat toată viața de ordinea și disciplina nemțească de care erau ei în stare și asta ne-a ajutat mult să învățăm limba germană pe care ne-o preda în Gimnaziu doamna Pașa. Când aveam timp liber ne scăldam în Dunăre sau ne suiam pe deal la Baba-Lupa, unde era o statuie între două tunuri, loc de unde, se spune, regele Carol I, când s-au tras primele salve de tun spre orașul Vidin în anul 1877, ar fi spus: "Asta-I muzica ce-mi place!" - frumoasă evocare!

După Gimnaziu, în toamna anului 1944, am dat admiterea în clasa cincea la Școala tehnică aeronautică din orașul Mediaș - județul Târnava Mare. Școala, cu profil de aviație, era renumită mai ales pentru disciplina și ordinea din activitatea ei. Cursurile cu profil tehnic de aviație aveau la bază disciplinele reale de Fizică – Chimie – Matematică. Cu profesori de înaltă ținută științifică și morală, cu toate schimbările de programe de învățământ (atenție: se trecea de la sistemul german la cel rusesc), profesorii noștrii civili și militari s-au purtat exemplar. Îmi amintesc însă și cu durere de unele episoade. Noua orientare politică a făcut să apară în școală secția de educație politică de tip sovietic și serviciul de securitate prin ofițerii de contrainformații. Și uite așa, cu această nouă dotare, într-o noapte neagră a apărut în școală "duba neagră" - s-a dat alarma cu aducerea cadrelor în cazarmă. Elevii și soldații încolonați și echipați cu armamentul din dotare (puștile Z.B.!) am plecat până la capătul aerodromului la Casa Turcilor - pe malul Târnavei. Ne-am întors dinspre ziuă, dar șase elevi din clasa mea a VI-a B nu mai erau. Nu știu ce și cum s-a întâmplat. A venit vorba că nici domnii Profesori de Geografie și Istorie, de limba Română, directorul de studii nu mai sunt... și "Duba Neagră" plecase! Am dat filmul îndărăt. Apăruse romanul "Elevul Dima dintr-a șaptea" de Mihail Drumeș. O citeam cu sufletul la gură. În carte, o parte din elevi au format asociația A.R.P.E.T.U.-ul ... să navigheze pe Marea Neagră spre Turcia. Grupa noastră de elevi, cei șase care nu mai erau, își ziceau A.R.P.E.T.-iști

și, vezi doamne, fugeau din țară. Profesorul de Geografie, domnul Profesor Vaidomir, scrisese cărțile ”Drepturile noastre asupra Transilvaniei! și ”Români Macedoneni”, iar ceilalți, probabil din alte motive politice, au fost arestați în acea noapte și duși cu duba neagră nu știu unde. Deși au mai fost, nu mai revin altor incidente. Această școală (S.T.A. - cum a fost cunoscută), absolvită și de regele Mihai I (înscris pe tabla de onoare din marmură albă afișată la Direcția de studii), zic, această școală cu profund character național pe care am absolvit-o în 1948, ca ultimă promoție de opt ani, a fost ulterior desființată și remodelată în stil rusesc - să scoată specialiști de aviație în 2-3 ani, nu în 7-8 ani cum a fost inițial în vechea Românie…Cu mult respect amintesc de profesorul nostrum de matematică - nea Fane Stănoiu, din Poiana Mare - Dolj, stability în Mediaș, absolvent al marei ”Sorbona” - care ne spunea să avem în vedere că ”veniră Turcii și Ungurii, veniră Nemții, veniră Rușii - trezește-te nație română!” - și ne-am trezit, și ce folos, acum venit-au alții…

Și am intrat în Școala Militară de Ofițeri Tehnici de Aviație tot la Mediaș - pe care am absolvit-o la 9 Mai 1949 cu gradul de ”sublocotenent” - ultima promoție de sublocotenenți din armata română, după care s-a trecut, în stil sovietic, la gradul de locotenent, după absolvire.

Am fost repartizat la Flotila 3 Asalt de la Brașov, care avea în dotare avioanele IAR-80 ce mai rămăseseră după război și, respectiv, avioanele de fabricație germană de tip JU-87 Stukas, JU-88, Henschel și Savoia, Flotilă care s-a despărțit în Regimentul 6 Bombardament rămas pe Brașov și, respectiv, Regimentul 4 Asalt care, cu IAR-80, am plecat la Galați. Erau 40-45 de avioane organizate în trei escadrile, iar eu eram repartizat ca ofițer tehnic la escadrila doua.

S-a zburat mult și bine la Galați pe aerodromul din Bădălan unde n-am avut evenimente de zbor. În Galați m-am căsătorit cu Melania Șerban, care avea 19 ani, iar eu 22... O cunoscusem la Mediaș, pe când eram în Școala Militară. Era o fată foarte frumoasă și cuminte. Umblam toți ofițerii după ea, dar a fost norocul meu... Locuiam într-un hol la un proprietar - pe atunci trebuia să te descurci singur, pentru că nu-ți asigura nimeni locuință, - dar curând a trebuit să ne mutăm.

Am ajuns la Tecuci - venise tehnica nouă: IL-10, TU-2, LA-9, avioane moderne sovietice, dar care luptaseră și-n Coreea. Avioanele românești și germane erau vechi...s-au dat la casare, țara se îndatora, dar ce mai conta, aveam tehnică modernă și poporul ”plutea” cu o nouă subjugare, cum ne spunea domnul profesor: nea Fane Stănoiu.

Am fost repartizat pentru perfecționare și trecere pe tehnica nouă la tipul de avion de vânătoare LA-9. Criteriul de bază pentru a lucra cu noua tehnică sovietică era să ai origine socială sănătoasă... Pe mine m-au turnat unii foști colegi, că părinții mei au fost chiaburi în sat, deșii părinții moși și strămoșii mei au muncit pe moșiile boierilor pe care nici acum nu-i sufăr...

Și uite-așa, m-am trezit scos de la tehnica nouă și trecut la ”optzeciuri” - supărare mare, - dar n-a trecut mult și pe lume a venit fiul meu Dan. De abia ne mutasem dintr-o cameră, unde dormeam pe o rogojină direct pe pământ, în două camera mai omenești, la un fost aviator, și, uite-așa, supărarea mea cu scoaterea de la tehnica nouă a mai trecut. La Tecuci era Centrul de instrucție al Aviației care, după perioada de instruire a cadrelor pe noile avioane și repartizarea acestora la marile unități, se mută la Buzău, unde ajung și eu. Pe aerodromul Buzău începe antrenamentul pentru zborurile de noapte cu singurul avion rămas în Centru - tipul rusesc PO-2, un biplane de școală. Pista de zbor era luminată cu baterii individuale de 12 volți

montate la câte 100 metri, care formau și T-ul de aterizare. Eram îngrijorat. Activitatea mea era minoră.

Între timp luase ființă Academia Tehnică Militară București, pentru care am pus iar mâna pe carte, și în anul 1951, în urma examenului de admitere, am intrat în anul I la facultatea de aviație, iar așa, la a patra mutare, ajung în capitală. Am absolvit Academia în 1955 și am fost repartizat ca inginer șef la Regimentul 277 aviație la Craiova, dotat cu avioane de vânătoare MIG-15. Era o schimbare esențială în viață. Trecusem de la aviația clasică la aviația cu reacție și mai eram și inginer! Cu două regimente pe Craiova, cu 60-70 de avioane, se zbura ziua și noaptea, era un vacarm, se cerea o organizare perfectă și un efort ieșit din comun pe care personalul Navigant și tehnic le-am depășit cu bine. Au rămas și amintiri triste, prin care Mr. Pavel Lipovan și Cpt. Moise și-au găsit sfârșitul la rădăcina unor stejari pe dealurile Gorjului. În anul 1958 sunt numit inginer șef al Diviziei 66 aviație Craiova, pe același aerodrom cu cele două regimente. În subordinea Diviziei mai erau două regimente, unul pe Siliștea-Gumești, unde a scris Marin Preda "Moromeții"..., iar altul pe Deveselu – Caracal. În cele patru unități de aviație de vânătoare se zbura "la foc continuu" - fiecare pilot zbura cât îl ducea bărbăția, iar personalul tehnic ducea în spate cu toată răspunderea ponderea asigurării zborurilor. În anul 1960 se reorganizează aviația militară, regimentele devin independente în cadrul marilor unități de apărare antiaeriană. Diviziile de aviație se desființează, personalul este redistribuit și inginerul șef al Diviziei 66 Aviație este numit Comandantul Școlii Militare de Aviație "Traian Vuia" din Mediaș.



Ca șef aș Școlii Militare, în perioada 1960-1970, timp de zece ani, am lăsat câteva "dâre de condensare". Ca professor de motoare luam câte o clasă și o duceam trei ani până la absolvire. Cu mijloace proprii s-a realizat un

bazin de înot de dimensiuni mari. Nu concepeam ca un elev de Școală Militară să nu știe să înoate în apă… Baza materială a învățământului era prioritară. S-au montat în bancuri de probă motoarele cu reacție de tip Klimov RD-45, Klimov VK-1, care echipau avioanele din dotarea aviației. Împreună cu alți lectori s-au tipărit cărțile de motoare de aviație în două volume, după care s-au predat lecțiile și la Școala Superioară de Aeronautică Civilă - Boboc (Buzău). Este de reținut că Școala a pregătit și două Promoții de maiștri-tehnicieni pentru aviația civilă(la solicitarea TAROM). Mari greutăți ne-au făcut acești elevi care refuzau să se adapteze regimului strict regulamentar de Școală Militară… Ulterior ne-au fost recunoscători! Și acum una caldă. Trecuse 10 ani de când conduceam Școala, era un record, și totuși se impunea o schimbare. Intrasem în divergență de opinii cu aparatul politic al Școlii și al eșalonului superior. Fără comentarii am fost mutat la Școala Militară de Ofițeri de Aviație ”Aurel Vlaicu” de la Boboc – Buzău, în sectorul tehnic, și așa am încheiat, după zece ani, ”episodul” Mediaș. În Școală la Boboc, printre sarcinile de serviciu, scoteam un ”Buletin de exploatare” pentru avionul L-29 reactiv din dotare, avion pe care se instruiau elevii-piloți militari.

În Școală erau preocupări pentru antrenament la zbor - unde sportul era o condiție ”sine qua non”. Astfel, imaginez și pun pe hârtie diferite schițe și calcule pentru realizarea unei instalații asemănătoare evoluțiilor în zbor ale avioanelor… și așa se naște ”moara dracului”(10 octombrie 1969) la care am început lucrul împreună cu Maistrul Principal Tofan Maier Cotoi și alți colegi. Instalația (foto stânga) - un schelet metalic cu trei cadre asamblate prin cuplaje independente, ce permite mișcări de rotație în jurul axelor OX, OY, OZ: în jurul axei OX(axa orizontală) se simulează mișcările de picaj-cabraj, după axa vertical OY se simulează viraj stânga-dreapta, iar în jurul lui OZ se simulează rotații față de axa longitudinal a avionului(mișcarea de ruliu-tonou). Comenzile sunt

asigurate prin fixarea în cadrul central a unui scaun de catapultare, cu manșa și palonierul unui MIG-15. Ca aparate de bord: o busolă magnetică, un giro-orizont și un indicator de viraj și glisadă. Alimentarea: o sursă de curent continuu de 24 volți. Mișcările de rotație se pot da independent, câte două sau toate trei simultan. Cine rezistă la antrenament prelungit merge sigur la acrobație reală! În prima fază instalația lucrează la viteze de rotație constante, deci fără accelerații. În faza următoare, prin perfecționare într-o uzină de profil se vor realiza viteze variabile, deci și accelerații corespunzătoare până la 4-5g sau mai mult, așa cum apar în acrobațiile reale. Instalația a fost prezentată șefului statului, dusă ca model în Angola, dar, din diferite motive, autorul ei nu a fost solicitat. Fără comentarii!

Și așa am ajuns la...S.S.A.C.! Era anul 1970, când Generalul Medvedovici Laurian - Secretar în M.T.Tc. și Director General al Aviației Civile obține aprobările necesare înființării S.S.A.C. Astfel, la solicitarea dânsului, am fost de acord cu detașarea și încadrarea la această Școală de aviație.



Am făcut parte din echipa managerială, împreună cu următorii colegi:

- *Col. Pruia Aurel - Director*
- *Col. Ing. Doljanu Vasile - Director Tehnic & Inginer Șef (foto: în centru)*
- *Col. Ing. Zelenca Cornel - Director de studii (foto: în stânga)*
- *Lt. Col. Turcuman Ilie - Contabil Șef (foto: în dreapta)*
- *Lt. Col. Marteș M. - Secretar de partid*
- *Mr. Negrea I. - Șef cadre.*

Cu această echipă s-a plecat la drum pentru construirea unei Școli militare cu profil de aviație civilă. Anul 1971 - an decisiv! TAROM-

ul, ca unitate bine organizată, a luat măsuri și s-a construit pe aerodromul *Boboc, în incinta Şcolii militare, două blocuri pentru administrație și dormitoare pentru elevii-piloți. Laboratoare, săli de clasă, profesori etc. s-au asigurat prin Școala militară, ale cărei tradiții în învățământul de aviație sunt cunoscute și aceasta constituia o bază de plecare. Echipa de conducere a stabilit planul de acțiune* care cuprindea problem privind: încadrarea cu personal administrative *și de specialitate - instructori de zbor și tehnicieni,* necesarul de *avioane, programe de învățământ și de zbor pe unul și, respectiv, pe trei ani, aerodrom de zbor cu toată logistica necesară, asigurarea de echipament, hrană, servicii medicale și toate celelalte. Primii candidați au fost selecționați prin grija TAROM și noi i-am* preluat de la o *casă de vacanță pentru tineret din pădurea* Cernica, *de lângă București, unde erau cazați. Esențial era să găsim un aerodrom al* nostru, al S.S.A.C., *deoarece pe aerodromul Boboc ... nu aveam loc. Am primit în dotare o ”varșavă” și împreună cu Colonelul Pruia - om de mare ispravă - am plecat să găsim un aerodrom, un teren de zbor corespunzător. Am ajuns pe la Liești, Gugești, Tecuci, Focșani - și aici am ”bătut țărușul”. Un hangar și câteva anexe din lemn au* fost reconstruite. *De mare ajutor ne-a fost, din nou, TAROM-ul. Aveam* acum teren de zbor, dormitoare *pentru elevii-piloți și* pentru cadre, *sală de mese și angajasem deja o parte din personal. Urma acum să aducem avioanele necesare, și să pregătim instructorii și tehnicienii. Erau disponibile în țară avioane de tip IAR-818; col. Pruia și col. Enache (locțiitor pentru zbor) au adus la Focșani 15 avioane ale căror calități de zbor și resursă disponibilă ne erau suficiente. Paralel cu începerea cursurilor de către elevii-piloți se desfășura și pregătirea instructorilor și tehnicienilor. Problemele de logistică erau rezolvate. Ne-am dislocat pe Focșani și în anul 1972 a început zborul. Planul era să realizăm 150 ore de zbor de fiecare elev-pilot, față de 50 ore de zbor, cum era în Școala Militară... Noi, cei de la S.S.A.C. am ”rupt barierele” și am realizat ceea ce ne-am* propus *- se zbura pe două starturi a câte 6 ore - instructorii și tehnicienii în ture;*

avioanele acestea ”bătrâne” - IAR-uri! - nu se opreau decât seara când și eu și colonelul Pruia ”cădeam lați”. Bat în lemn și-acum, n-am avut nici un eveniment de zbor cu IAR-818. Între timp căzusem de acord cu TAROM-ul să aducem avioane mai performante. Și astfel am plecat cu Zavate în Cehoslovacia și am început să aducem pe Focșani 23 de avioane ZLIN-526F. După trecerea instructorilor pe noul tip de avion, se începe zborul cu elevii-piloți pe acest tip de avion. Prima Promoție (1974) defilează la absolvire în uniforme bleumarin, cu caschetă, erau piloți TAROM! A doua Promoție (1975) urmează același program al S.S.A.C. până la finele anului I, după care se integrează în Școala militară de ofițeri de aviație ”Aurel Vlaicu” - conform noii organizări, iar la absolvire sunt avansați la gradul de ... sublocotenent și, apoi, încadrați ca piloți în aviația civilă.

Aș vrea să închei prin a aduce în memoria noastră sacrificiul instructorilor și elevilor-piloți care și-au găsit sfârșitul în procesul de instruire în zbor, fie în urma unui razmut neiertător, fie într-o vrie plată nestăpânită. Fie-le țărâna ușoară!

Și aici mă opresc și eu... Am făcut unele raționamente deductive, proprii meseriei mele, iar dacă pe undeva am greșit, îmi cer iertare! Al vostru, Col. Ing. Doljanu”

Comandor ENACHE ION

Comandant de Escadrilă (ZLIN – 526F)



Domnul Enache Ion, care s-a născut la 17 martie 1926 (în satul Șoimărești, comuna Drăgănești, județul Neamț) a plecat dintre noi, cum se spune, să completeze escadrila din ceruri. Am încercat, fără succes, să obținem câteva date biografice de la familia Domniei sale.

Nu am reuşit mare lucru. Regretăm. Domnul Enache „merita ” mai mult decât o simplă menţiune: ne-a iubit şi l-am iubit atât de mult. Ştim totuşi că a zburat un număr de 3.200 ore (cu 9.000 de aterizări), pe aeronave precum: IAR-80, FLEET, KLEMM, IAR-818, PO-2, NARDI, IAK-23, IAK-11, IAK-17, UTI MIG-15, ZLIN-526F, IAR-822, IAR-823.Căsătorit, are un copil(băiat). A decedat în anul 2009.



*... Pe aerodromul Focşani(**fotografia din stânga**)*

... Cu o Grupă de elevi-piloţi (Promoţia 1975), pe aerodromul Focşani

Comandor IONESCU GHEORGHE



”S-a născut la data de 22 octombrie 1931 în fostul judeţ Rm.Sărat, actualmente judeţul Buzău, comuna Grebănu, sat Herăşti. Din cauza regimului sever care i-a fost aplicat de către tatăl său, din dorinţa de a-i imprima un comportament corect, disciplinat, cu respect faţă de toţi cu care va veni în contact şi în relaţii de orice fel, din dorinţa de a-l ţine departe de toate relele şi tentaţiile aferente vârstei, veşnic dându-i exemple negative ce se petreceau în sat, deci pentru orice greşeala, chiar minoră fiind, i se aplica

corecţia de rigoare (cea lăsată din Rai). Menţionăm că la rândul său tatăl făcea risipă de corectitudine faţă de oricine, cu care venea în contact şi avea relaţii. Ca urmare a regimului sever la care era supus, sora sa mai mare care se afla în Bucureşti, s-a înduioşat şi la luat în capitală şi, numai la vârsta de 15 ani, deci în anul 1946, a devenit elev la Şcoala Industrială de pe lângă Uzinele MALAXA Bucureşti. Şcoala fiind de 4 ani, în paralel cu aceasta, în anul 1948, a început să frecventeze un club de aeromodele care funcţiona în cadrul Uzinei. În anul 1949, Clubul de aeromodele l-a trimis la Şcoala de zbor fără motor din cadrul Direcţiei Aviaţiei Civile de pe Aerodromul Chitila. După o lună de practică a fost chemat de şeful şcolii şi anunţat că, fiind prea mic, trebuie să întrerupă şcoala până anul următor, dar realitatea era cu totul alta... În acest timp intervenise un evreu, acesta fiind mai în vârstă, cu relaţii solide, trebuind să i se facă loc în această şcoală, dar la insistenţele sale lacrimogene, care la acea vârstă se produceau destul de des, a fost sfătuit să meargă acasă şi să aducă consimţământul părinţilor ca, în cazul în care se întâmpla ceva, să nu aiba nici o pretenţie. Acest lucru s-a produs în câteva zile, şeful şcolii ţinându-se de cuvânt, în urma căreia a fost reprimit, dar în final a căzut capul altui coleg... În toamna anului 1949, a terminat şcoala de planorism, zburând pe două tipuri de planoare (ICAR și BABY 2B), obţinând brevetul de planorist categoria A, B, C. În anul 1950, a fost trimis tot de către Direcţia Aviaţiei Civile la zborul cu motor pe Aerodromul Strejnic din judeţul Prahova, cu care ocazie a zburat pe avionul ZLIN 22, unde in final a obţinut brevetul de pilot de turism. Pe aerodromul Strejnic, a sosit o comisie medicală, iar elevii au fost luaţi în evidenţă pentru Şcoala Militară. Astfel, la data de 3 ianuarie 1951, în urma unui examen destul de riguros, susţinut pe Aerodromul Boboc, a devenit elev al Şcolii Militare, care ulterior a fost mutată pe Aerodromul Tecuci. În timpul Şcolii Militare, a zburat patru tipuri de aeronave (FLEET, NARDY, IAK-18 şi vestitul avion de vânătoare IAR-80) pe care a fost brevetat pilot militar cu gradul de locotenent la numai 20 de ani!

A fost repartizat la Regimentul 135 Aviaţie Vânătoare reactivă ce funcţiona pe Aerodromul Ianca, unde a zburat alte 4 tipuri de avioane,

respectiv PO-2, IAK-11, IAK-17 şi IAK-23. În anul 1953, a fost mutat cu regimentul pe Aerodromul Caransebeş, iar numai la câteva luni, influenţat de un foarte bun coleg, s-a hotărât să meargă la Academia Militară. Dar de data aceasta l-a urmărit ghinionul şi, în anul 1954, a fost depistat cu o afecţiune pulmonară, întrerupând Academia. A urmat nişte luni de spitalizare, iar apoi numit în funcţie terestră ca adjutant superior de escadrilă pe aerodromul Turda. În anul 1958, odată cu reducerile de efective militare, a fost trecut în rezervă. În viaţa civilă a ocupat mai multe funcţii, inclusiv revizor contabil principal în cadrul Corpului de control de pe lângă Consiliul Popular al judeţului Dâmboviţa până în anul 1972 când întâmplarea a făcut ca, în timpul unei călătorii, când se întorcea de la o revizie, să se întâlnească cu un vechi camarad de la Regimentul 135 Vânătoare Ianca, sugerandu-i-se să revină la zbor, dar şi acolo i s-a respins dosarul pentru motivul ca avea domiciliul la o distanţă mai mare de 50km faţă de capitală (oraşul de reşedinţă fiind Târgovişte). Întorcându-se la vechea îndeletnicire de revizor contabil, dupa numai câteva luni a primit o înştiinţare din partea Consiliului Superior al Aviaţiei Civile să se prezinte la Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă care îşi desfăşura activitatea pe Aerodromul Boboc, în vederea angajării ca pilot instructor de zbor. Aceasta se întâmpla în anul 1972. Prin desfiinţarea S.S.A.C., Şcoala a fost preluată de către Şcoala de ofiţeri de aviaţie „Aurel Vlaicu”, iar instructorul Ionescu Gheorghe a fost re-activat cu gradul de capitan.



*În acest interval de timp a zburat doua tipuri de aeronave, respectiv avionul ZLIN-526F şi elicopterul**(foto stânga)** reactiv IAR-316B (Alouette).*



*La limită de vârstă, cu gradul de maior şi apoi avansat la gradul de căpitan-comandor, în anul 1984 a fost trecut în rezervă, ca pensionar**(foto stânga:momentul pensionării)**.*

Este membru al ARPIA Buzău din anul 1988 şi până în prezent. În activitatea sa de instructor de zbor şi comandant de patrulă a instruit în zbor mai multe serii de piloţi civili şi militari, iar unii dintre elevii săi piloți au ajuns sa survoleze Terra în lung şi-n lat…



*Vârsta punându-şi amprenta şi pe memoria sa, nu poate totuşi uita dintre foştii săi elevi, calificandu-i la superlativ, pe câţiva precum: Panţâru Dan, Frumuzache Gabriel, Georgescu Marin, Pordea Petru, Mihalache Marin, Vârlan Doru**(foto stânga: Grupa de zbor, pe aerodromul Focșani)** şi mulţi alţii…În activitatea sa, a suportat şi două aterizări forţate ca urmare a unor pene de motor, cum ar fi: în anul 1951, elev fiind, cu avionul FLEET, cu aterizare într-o localitate din apropierea oraşului Galaţi, iar una cu avionul ZLIN-526F, pe ambele rezolvandu-le în mod excepţional. S-a stabilit cu domiciliul în oraşul aviatorilor Buzău, str. Independenţei, bloc G, scara A, etajul 2, apartamentul 12.”*

Comandor TOTH I. ATILLA IOSIF



Locul și data nașterii: Cluj – Napoca, județul Cluj, 29 octombrie 1930

Gradul militar, arma: comandor de aviație.

Profesia în aviație: pilot de vânătoare (1953 – 1960), pilot de vânătoare – bombardament (1961 -1975).

Studii absolvite (civile, militare, de specialitate):

- *Liceul industrial (de stat) cu bacalaureat, absolvit în anul 1949 (Cluj – Napoca).*
- *Şcoala de zbor fără motor şi activitatea de zbor cu planoare în perioada 1947 – 1949, am desfăşurat-o la aerodromul Dezmir, judeţul Cluj, obţinând categoria ”C”, iar în vara lui 1949 la aerodromul Târgu Mureş am obţinut certificatul de remorcaj de avion cu planorul clasa I-a şi clasa a II-a în vederea zborului cu planoare de performanţă.*
- *În toamna anului 1949 am obţinut pe aerodromul Alexandria ”brevetul de pilot civil pentru aviaoane de turism” (30.08.1949 – 18.10.1949).*
- *Am absolvit la 23 august 1952 ”Şcoala militară de aviaţie ”Aurel Vlaicu” şi am continuat zborul până la sârşituş lunii octombrie 1952, când am obţinut brevetul de pilot de vânătoare.*

Denumirea unităţilor, instituţiilor militare unde am activat:

- *După absolvirea Şcolii militare, la 5 ianuarie 1953 m-am prezentat la unitatea de aviaţie de la Clinceni unde am urmat cursul de cunoaştere şi exploatare în zbor a avionului de vânătoare MIG – 15, până la data de 30 mai a aceluiaşi an. În acest interval de timp, pentru menţinerea antrenamentului în zbor, am executat zboruri pe avionul P.O. – 2.*
- *După terminarea cursurilor am fost repartizat la Regimentul 226 Aviaţie de vânătoare în funcţia de pilot de vânătoare pe avionul MIG – 15. Întrucât aerodromul Deveselu era prea aglomerat cu piloţi care executau Programul de trecere pe acest tip de avion, noi am fost trimişi la aerodromul Siliştea – Gumeşti pentru reluarea antrenamentului pe avionul IAR -11. După terminarea Programului de zbor am venit la*

aerodromul de bază și am început trecerea pe avionul MIG – 15. Mai târziu am fost avansat la funcția de Comandant de patrulă, obținând calitatea de pilot clasa II-a și de instructor de zbor. În ianuarie 1957 am fost mutat la Regimentul 125 aviație Siliștea – Gumești, Escadrila a III-a unde am desfășurat activitatea de zbor până în aprilie 1960 când această unitate a fost desființată. În această unitate am avut funcția de Comandant de patrulă după care am fost numit ofițer cu trageri și luptă aeriană pe Regiment.

- *Am fost repartizat la Regimentul 49 Aviație de vânătoare – bombardament Alexeni, la Escadrila a II-a ca locțiilor 110nstructor de escadrilă, iar în anul 1965 am fost numit comandantul Escadrilei a III-a. În septembrie a aceluiași an*

an Regimentul s-a mutat pe aerodromul Ianca. În februarie 1966 am obținut calificarea de pilot clasa I-a, mai târziu instructor, și în toate condițiile meteo. Începând din noiembrie 1967, din motive de sănătate, am fost oprit de la zbor pe avioane reactive și am fost numit pilot de legătură al Regimentului pe avionul IAR – 18.

- *În aprilie 1969 am fost mutat la Școala de ofițeri de aviație ”Aurel Vlaicu” Boboc ca instructor de zboe pe avionul IAR – 18.*
- *În februarie 1970 am trecut pe avionul L – 29 Delfin în calitate de instructor de zbor.*
- *Din februarie 1971 am reluat zborul pe avionul MIG – 15 în toate condițiile meteo, având funcția de ofițer cu trageri și lupte aeriene pe escadrilă.*
- *Tot în cadrul Școlii, începând din martie 1975, am trecut pe avionul AN-2 în funcția de 110instructor de patrulă, iar din 1977, ca navigator de escadrilă, până în decembrie 1980, când am ieșit la pensie.*

Tipuri de avioane zburate, clasificări de zbor și număr de ore de zbor:

- *Activitatea mea de zbor a început la 23 februarie 1947 (aveam 16 ani), când, după un curs de pregătire teoretică în cadrul ”Asociației Fierarul” din Cluj – Napoca, pe aerodromul Dezmir (județul Cluj) am executat prima desprindere mică, de la sol cu planorul lansat cu ajutorul sandoului. Parcurgând, până la data de 22 februarie 1948, toate examenele, am obținut Insigna ”C”. Pregătindu-mă pentru obținerea insignei de argint la data de 3 martie 1949 am îndeplinit prima cerință a cestei probe de rezistență, zburând neîntrerupt la pantă de la dealul Dezmir 5 ore și 4 minute.(Ca să pot executa acest zbor am fugit de la școală).*
- *În intervalul 12 iulie – 27 august 1949 am urmat la Târgu Mureș Cursul de pregătire și antrenamentul în zbor cu planoare de performanță pentru obținerea Certificatului de remorcaj de avion Clasa I-a și a II-a.*
- *La planorism am executat 41 ore cu 140 de aterizări și am zburat pe următoarele tipuri de planoare: ICAR-I, SCHULGLEITER SG-38, RUBIK R-07a, RUBIK-07b, SALAMANDRA, GRÜNAU BABY Iib, KRANIK, PILIȘ, WEIHE, ZLIN-25Sohai, FUTAR.*
- *Avioane zburate și număr de ore de zbor: KLEMM-25, KLEMM-35, FLEET-10G, NARDI FN-305, POLIKARPOV PO-2, IAKOVLEV IAK-18, IAK-11, AN-2, MIKOIAN-GURIEVICI UTI MIG-15, MIG-15bis, L-29Delfin.*
- *Total ore de zbor: 3.885 ore cu 9.780 de aterizări; din care pe avioane clasice: 1.964 ore cu 5.729 aterizări; avioane reactive: 1.921 ore cu 4.051 aterizări(MIG-15 = 1.803 ore cu 3689 aterizări; L-29=118 ore cu 362 aterizări).*

Evenimente de zbor, precum și alte situații deosebite, descrierea evenimentelor.

În decursul activității mele de pilot civil și militar nu am avut nici un eveniment de zbor mai deosebit.

- *O 112nstruc deosebită am avut în anul 1955 la Deveselu: când executam un zbor de noapte, în lumina proiectoarelor, mi s-a defectat giro-orizontul. Vizibilitatea era destul de scăzută. Am 112nstructo misiunea și am pilotat avionul după indicatorul de viraj și glisadă venind în bune condiții la aterizare.*
- *Tot la Deveselu, în anul 1955, după o întrerupere de zbor, am decolat cu UTI MIG-ul aflându-mă în cabina din față ca să execut un zbor de control în condiții meteo grele ziua la traseu minim, viraj la unghi 112nstructo. Aveam în spate ca instructor pe căpitanul Peter Arcadie. După noi a decolat consilierul sovietic colonelul Adrianov. Eu am menținut elementele la spargerea plafonului în sus după regimul de instrucție 112nstructo. Când am ajuns la înălțimea stabilită am executat viraj stânga către radiofar. În timpul virajului în nori am simțit ușoare scuturături. Instinctiv m-am uitat în față și am văzut la 5 – 6 metri în fața mea și puțin în sus ajutajul și ampenajul orizontal al unui avion, am scos frânele aerodinamice și am redus brusc motorul. Am raportat la C.Z. Instructorul meu, cunoscând rusa, a strigat la radio cuvinte ”dulci” la adresa colonelului. Acum știau că migul consilierului era în față. El niciodată nu respecta regimurile stabilite; și atunci el a executat spargerea în sus cu regim de luptă. Scăpasem împreună cu instructorul meu ca prin urechile acului.*
- *La data de 27 noiembrie 1964, la aerodromul Alexeni, am decolat cu MIG-ul noaptea pentru a executa un raid la mare înălțime. În timpul decolării am 112nstructo că avionul*

trepidează uşor, dar credeam că acest fenomen se datorează demferului de la roata din faţă, ceea ce era un lucru obişnuit. Numai că după deslipire trepidajul a devenit mai puternic în aşa fel că tabloul central vibra în toate direcţiile, iar picioarele mele dansau pe palonier. Am tatonat turajul motorului din maneta de gaze, unde vibraţiile erau mai mici. Acum ştiam că am ceva la motor. Am urcat cât am putut de repede la înălţimea de 700m ca să am siguranţă pentru catapultare. Anunţând conducătorul zborului am executat un tur de pistă scurt şi am venit la aterizare. Când am ajuns la înălţimea de redresare am închis robinetul de închidere a petrolului. Când am intrat în lumina proiectoarelor de aterizare C.Z. mi-a spus la radio că am fum mult după mine. Am aterizat normal. După degajarea pistei şi oprirea avionului s-a făcut o baltă mare de ulei. Tehnicul avionului mi-a spus că a sărit o paletă de la turbină, iar în drumul ei a zgârâiat adânc tubul efuzor. Motorul a fost dat la casare. Inginerul regimentului mi-a spus ”ai avut mare noroc”.

Momente mai importante în timpul activităţii de zbor.

În timpul activităţii mele de zbor am reuşit să instruiesc mai multe promoţii de piloţi teoretic şi practic, în toate condiţiile meteo, atât ziua cât şi noaptea.

- *În anul 1956, când eram la Deveselu, am executat două decolări din alarmă cu formaţie de celulă pentru interceptarea unor ţinte aeriene agresoare. După ce am decolat în celulă (coepierul meu era locotenentul Ruse Anghel), Punctul de comandă mi-a dat cap 113nstruc 280°. După ce am trecut de Craiova, în urcare, am descoperit ţinta după dâra de condensare, venea dinspre vest, dar după părerea mea avea o înălţime de 12.000 – 13.000m, iar noi*

abia ajunsesem la 8.000m. Amândoi am largat rezervoarele suplimentare, am armat tunurile, și urcam cu motoarele în plin către țintă. Dar pilotul avionului țintă a făcut un viraj strâns pe dreapta (probabil noi am fost descoperiți de locatoarele țării adverse din sud-vest și pilotul a fost anunțat). Ajunsesem la 11.500m, dar și la granița țării, și am fost rechemați de către P.C. Hotărârea de decolare a formației a fost luată prea târziu.

- *Am luat parte la mai multe aplicații aeriene și terestre, atât în țară cât și peste hotare, în colaborare cu aviația țărilor vecine, cu aterizări pe alte aerodromuri, de cooperare mai ales în Bulgaria, unde am aterizat cu formația la Dobroslavăț, Balcic, Grafignatievo, Bezmev, Uzunjovo. Când eram la Alexeni am participat în perioada 14 - 20 septembrie 1964 la o aplicație în cooperare cu trupe terestre din Bulgaria, fiind 114nstructo pe aerodromul Bezmev de lângă orașul Iambol de unde am acționat cu escadrila în sprijinul debarcării unui desant marin în golful Burgas și în sprijinul unui desant aerian în interiorul țării, între dealuri, la Gulmaiata Maghila. Misiunea am executat-o la vizibilitate de doi-trei 114nstructor și un plafon de 200 – 250m. La terminarea misiunii am fost felicitați de ministrul apărării. La aceste aplicații au participat mai multe țări. La terminare am defilat împreună cu celelalte categorii de aviație deasupra 114nstruc oficiale din Burgas.*
- *În timpul cât am zburat la Regimentul 49 Aviație de vânătoare-bombardament, aveam în planul pregătirii de luptă în zbor atacul țintelor terestre din manevre complexe, adică din viraj de luptă, looping și immelman, atât individual, cât și-n formație de celulă. Aceste misiuni erau foarte spectaculoase și cereau din partea pilotului multe cunoștințe, îndemânare și concentrare. Mi-au plăcut deosebit de mult aceste zboruri la care am fost și instructor.*

- *Întrucât avionul MIG-15 nu dispunea de vizor de bombardament ochirea se executa după botul avionului (12°), dar era foarte relativă. Am adaptat un vizor (de pe avionul IL-10) pe lângă vizorul ASP-3n. Acest vizor avea un 115nstructo cu ajutorul căruia se putea 115nstr unghiul de corecție necesar. Împreună cu doi colaboratori Maior Fodor Iosif și Ing. Armurier Sârbu am realizat suportul și sistemul de fixare al acestui vizor cu reglajele adecvate. Pentru testarea eficacității vizorului am executat trei ieșiri consecutive l-a poligonul Stâlpu și de fiecare dată am reușit să trimit bombele în interiorul cercului de 100m. Vizorul a fost omologat la mai multe MIG-15. Au fost montate, în anul 1963, aceste vizoare, iar toți membrii colectivului care au participat la conceperea și realizarea acestei adaptări au primit certificatul de 115nstructo. Bombardamentele au fost executate de la înălțimea de 1.200m la un unghi de picaj de 30°.*
- *Zburând ca pilot și instructor pe avionul AN-2, pe aerodromul Buzău, împreună cu comandorul Bruchental Valer și cu căpitanul comandor Teodorescu Gheorghe, la începutul anului 1979, am ajuns la concluzia să încercăm să zburăm cu acest tip de avion ziua și noaptea în condiții meteo grele la vizibilitatea redusă (nu și în nori, întrucât avionul nu dispune de instalație de antigivraj), deoarece acest 115nstruc este echipat cu aparatură adecvată pentru acest scop. Ideea ne-a venit dintr-o revistă germană de aviație în care scria că rușii zburau atât în Antarctica, cât și-n Artica și am zis că: noi românii nu suntem în stare să zburăm la noi în țară în condiții meteo grele ziua și noaptea? Am întocmit toată documentația și am trimis-o la comandament. Am întâmpinat foarte multe piedici, atât acolo, cât și la Școală, dar până la urmă ne-am ridicat de la sol noaptea la data de 16 mai 1979. De atunci mulți piloți*

116nstructor, care zburau în cadrul Școlii pe acest tip de avion, au ajuns piloți clasa I și a II-a. Cred că a meritat efortul!

Situația actuală: pensionar de la 30 decembrie 1980. Sunt simpatizant și cotizant ARPIA și membru cotizant al ”Uniunii Naționale a Cadrelor Militare în Rezervă și-n Retragere” din 1991.

Decorații: Medalia Meritul Militar Clasa II- și Clasa I-a; Medalia Jubiliară a XX-a aniversare a zilei forțelor armate; Medalia Jubiliară a XXX-a aniversare a zilei forțelor armate; Ordinul Meritul Militar Clasa III-a, a II-a și a I-a.

Comandor NICOLAE ȘTEFAN



”Născut la Brăila în anul 1929, căsătorit și având doi copii (fete), a decedat în anul 1995... A zburat un număr de 3.700 ore (cu 9.200 aterizări), pe aeronave precum ZLIN-381, IAR-813, IAR-818, FLEET, PO-2, IAK-11, AN-2. A fost șef de stat major al Școlii de aviație de la Boboc, comandant de escadrilă, comandant de detașament, inspector de zbor, instructor de zbor...”

Comandor TEODORESCU GHEORGHE



”Născut în anul 1934 în Buzău, a făcut Liceul în același municipiu.Este căsătorit și are două fete. A zburat un număr de 3.423 ore (cu 9.888 aterizări) pe următoarele tipuri de aeronave:

ZLIN-381, IAR-813, IAR-818, FLEET, PO-2, IAK-11, MI-4, FW-58R, AERO-45, MR-2, LI-2, AN-2.”

Comandor PREDA GHEORGHE



”S-a născut la 24 septembrie 1945 în localitatea Moreni. A urmat liceul în aceeași localitate. Căsătorit și având doi copii (o fată și un băiat), a decedat în anul 1981, fiind în misiune în Angola... A zburat un număr de 2.100 ore și a acumulat 5.200 aterizări pe următoarele tipuri de aeronave: IAK-18, L-29, MIG-15, IAR-823, AN-2.”

Instructor RUSU DORIN

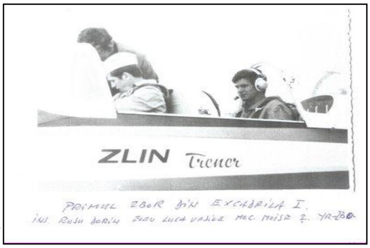
(Avion ZLIN – 526F)

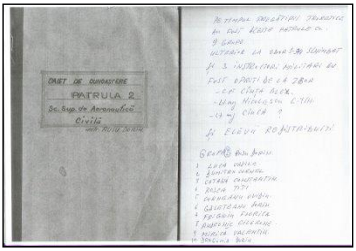


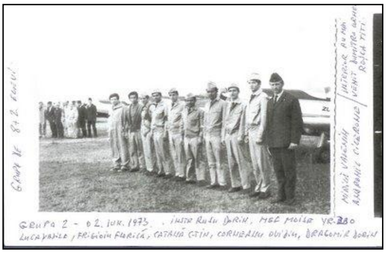
”... Aşa cum am promis scriu, deşi nu am dorit niciodată să-mi fac cunoscută cariera. Atât pot să spun c-am făcut-o din pasiune şi cu multă inimă, a început în anul 1968 octombrie, când am început cursurile la aeroclubul din Cluj-Napoca.

În 1969 aprilie am început zborul. Anul următor eram la Braşov la Şcoala de zbor cu motor unde în primul an am zburat pe Zlin - 526 şi Zlin -526F având ca instructor pe d-nul Goşman Constantin pe care î-l respect enorm pentru felul în care ne-a insuflat respectul pentru această meserie. Anul 2 şi ultimul am fost elev-pilot la Aeroclubul Strejnic, deci şcoala s-a desfăşurat în perioada 1970-1971 după care am urmat cursuri la C.A.P.P.A.C. Bucueşti(Băneasa) şi am trecut pe la Aviaţia Utilitară pentru scurt timp. Un alt mare pilot şi pedagog, d-nul Zavate Gheorghe, a luat aproape toată Promoţia şi aşa am ajuns în toamna anului 1972 angajaţi ca instructori de zbor la S.S.A.C, după un curs de 6 luni şi, după multe ore de zbor şi pedegogie am fost brevetaţi instructori de zbor pe avionul ZLIN – 526F. Această perioadă a fost grea şi frumoasă în care am scos la S.C. 10 elevi-piloţi. ... A venit anul 1973 şi a trebuit să învăţ mult şi multe de la elevii mei şi cu ei de altfel. Pentru mine a fost ciudat că aveau aceeaşi vârstă cu mine şi unii erau chiar mai mari .Despre această perioadă se poate vorbi foarte mult. După schimbarea denumirii Şcolii am plecat la aviaţia utilitară şi apoi, imediat, am devenit instructor de zbor la Aeroclubul Central Român, unde am zburat pe ZLIN-uri toate tipurile şi toate misiunile ca instructor de zbor, pe P.Z.L.104, Wilga 3A si Wilga 35, am fost instructor şi pilot de recepţie şi control, apoi pilot instructor pe I.A.R.-817 şi I.A.R.-818, când am zburat câteva luni la aerodromul Strejnic cu prima promoţie de fete-pilot de pe lângă Şcoala de la Boboc, am fost pilot-instructor pe AN-2, am mai zburat pe motoplanor şi pe planoare când am fost detaşat la A.C.R. Acestă perioadă a însemnat pregătirea pentru toate tipurile de zbor V.F.R, participarea la mai multe mitinguri şi campionate de zbor. 1976 a însemnat despărţirea de A.C.R. şi angajarea la compania Tarom unde am început instruirea cu avionul IL-14, dupa care AN-24 până la funcţia de comandant, tot în această perioadă am fost obligaţi să mai facem instruirea în Şcoala de Ofiţeri "Aurel Vlaicu" 3 ani cu regim intern iarna şi zbor la dispoziţia Departamentului Aviaţiei Civile. În anul 1986 am făcut trecerea pe avionul Tupolev TU-154 unde am fost f/o şi comandant minima 1. În luna noiembrie 1996 am trecut la avionul Boeing B-737 unde am zburat ca f/o pâna la pensionarea care s-a făcut

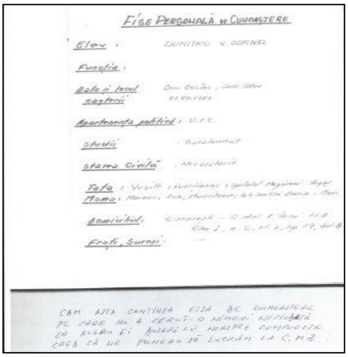
in anul 1999 decembrie. Ca şi concluzie, după 31 ani de zbor: a fost şi uşor, a fost şi greu, a fost și frumos, a fost și urât, dar a meritat! Iar gândul meu rămâne alături de toţi colegii mei, indiferent că ne-am simpatizat sau nu.”

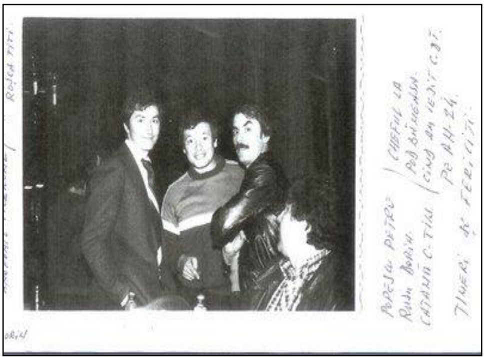












Comandor CÂNȚA ALEXANDRU



...Comandorul Cânța Alex., impreună cu Grupa de zbor (imaginea din stânga)



CÂNȚA ALEXANDRU
NĂSCUT LA TARNA MARE (OAȘ) 14.07.41
Liceul Militar D. Cantemir, Șc. militară promoția 1962.
Zbor: MiG15, MiG21, cu brio!
Oprit de la zbor, „abateri de la morală"
(regulat o doctoriță)
Detașat la SSAC 1973.
Încadrat în șc. mil. 1974.
Pensionat comandor în 1993.
circa 20 promoții de elevi pt. av. militară și civilă. Unii apreciat alții înjurat.
Încă sănătos la cap. (zic eu.)

[signature]

P.S. Mănânc pensia nesimțită în Baia Mare, orașul în care am copilărit.
Pentru cine întreabă, tel. 0722439676.
Încă mai suflu.
acelaș

Comandor SMILSCHI MARIAN



"M-am născut la data de 3 august 1945 în comuna Agăș din județul Bacău.

Am copilărit în București, unde am urmat și școala generală. În anul 1963 am absolvit Liceul militar "Ștefan cel Mare" din Câmpulung Moldovenesc, iar în anul 1967 "Școala militară de ofițeri de aviație "Aurel Vlaicu". Am fost avansat la gradul de locotenent și repartizat ca instructor de zbor în aceeași Școală. Ulterior, în anul 1978, am absolvit Academia de înalte studii militare. Toată activitatea mea de pilot am desfășurat-o ca instructor de zbor în Școala militară, iar funcțiile au avansat succesiv până la aceea de locțiitor pentru zbor al comandantului. Am ieșit la pensie în anul 1993, având funcția de inspector șef de pilotaj și siguranța zborului la Institutul de aviație "Aurel Vlaicu" Boboc – Buzău. De menționat că în Școală am fost instructor de zbor doar pentru Promoțiile de piloți instruiți pentru aviația civilă...

Am acumulat un număr de 5.000 ore de zbor ca pilot pe avioanele IAK-18, IAK-11, IAR-818, AN-2, și, respectiv, pe elicopterele MI-1, SM-2, IAR-316B, și ca navigator de bord pe LI-2.



Am instruit în zbor elevi-piloți pentru aviația civilă începând cu Promoția 1970 până la Promoția 1993. Am fost detașat la S.S.A.C. de la înființarea Școlii până la desființarea ei.

Sunt căsătorit și am trei copii (două fete și un băiat).

După opinia mea, înființarea S.S.A.C. a adus o pată de culoare în desfășurarea activității Școlii militare de ofițeri de aviație

”Aurel Vlaicu”. Au venit civili care trebuia să se încadreze în regulile militare, iar noi piloții militari... să ne încadrăm în regulile civile. Interesant!



Ce a ieșit din această simbioză? Piloții civili au reale calități în aviația sportivă, utilitară și de transport. Știați că dacă nu se înființa S.S.A.C. aerodromul Focșani nu mai exista? Aerodromul Focșani nu mai funcționa din anii 1950, era o ruină în infrastructură, iar pista naturală de zbor era precară. Înființarea S.S.A.C. a dus la revigorarea acestui aerodrom și punerea lui în funcțiune. A fost o muncă titanică și frumoasă. Toți au muncit ”în draci” pentru a face ceva frumos! Și a ieșit. Era o oază de verdeață la locurile de pregătire, se zbura non-stop de dimineață până seara, se zbura de luni până duminică, se făcea meserie... Este interesant că activarea aerodromului Focșani a avut ecou notabil și în rândurile vrâncenilor. Organele locale au asfaltat drumul către aerodrom, ne-au ajutat să amenajăm aleile interioare, au făcut o ... popicărie și un teren de tenis. În orașul Focșani, când ieșeam, oamenii ne priveau cu mult respect și bunăvoință. A fost frumos; ne-am simțit bine. Iată un amănunt picant. În municipiul Buzău, piloții militari, și în general cadrele militare, nu aveau voie să facă cumpărături la ... magazinele partidului; în schimb, la Focșani, la magazinele partidului, erau primiți cu respect! No comment!

În S.S.A.C. au fost ani frumoși, trăiți cu intensitate și cu realizări notabile. Păcat că nu a durat mult. „C’est la vie” - Asta-i viața!”

Comandor NICOLESCU CONSTANTIN



”M-am născut la data de 08.04.1949 în comuna Albești, județul Teleorman. A urmat cursurile Școlii generale și, respectiv, ale Liceului la Râmnicu Sărat

, apoi Școala Superioară De Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu" ,Promoția 1970.



Iată un scurt "istoric" al activităților mele:instructor de zbor la Școala de Ofițeri de Aviație (pe aeronave tip: IAK 18, respectiv, L-29)

- *Instructor de zbor la Școala Superioară de Aeronautică Civilă (pe aeronave de tip: IAR 818 și ZLIN 526F)*
- *Instructor de zbor la Școala de Ofițeri de Aviație, la CIPA, la Intreprinderea de Aviație Utilitară (pe aeronave tip: AN 2)*
- *Pilot de recepție și control al Școlii pentru avioanele care executau diverse lucrări la Fabrica de la București/Băneasa(pentru aeronave AN 2)*
- *Directorul Aerobazei Utilitare Pitești*
- *Directorul Aeroclubului Central Român și Secretarul General al Aviației Sportive Române*
- *Inspector pentru aeronave de categoria IV în cadrul Departamentului Aviației Civile*
- *Navigator pe avionul TU-154 în cadrul Companiei TAROM*
- *Director Operațional și Navigator AN 24/26, BOING 707, în cadrul Companiei ROMAVIA*
- *Director Executiv al Companiei BANAT AIR*
- *Director de zbor al Companiei MIRAVIA*
- *Director Operațional al Companiei ANGEL AIRLINES*
- *Inspector Asigurări la Societatea ALLIANTZ*
- *Director Agenție ARDAF*
- *Director General ATOSINCRON BROKER*
- *Inspector Coordonator Brokeri CERTASIG*

Administrează doua firme personale: Brokeraj de aviație și, respectiv, în asigurări"

Comandor CIUCĂ CORNEL



”M-am născut la data de 11iulie 1948 în comuna Ghercesti, județul Dolj.
Am absolvit Școala Militară de Ofițeri de Aviație "AUREL VLAICU" în anul 1970.
Activitatea în aviație:

- *1970 – 1980, instructor de zbor în Școală*
- *1980, a fost oprit de la zbor*
- *1980 – 1981, adjutant superior la Escadrila-3 Școală, aerodromul Focșani*
- *1981 – 1985, navigator cu dirijarea în punctul de comandă - Craiova*
- *1986 – 1990, subinginer la Uzina de Mașini si Tractoare - Craiova*
- *1990 – 1998, Comandant al Aeroclubului Oltenia - Craiova.”*

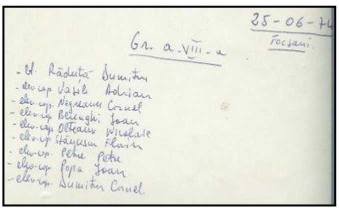
Cu grupa de zbor, la începerea zborului



Comandor RĂDUȚĂ DUMITRU



...Pe Aerodromul Focșani(25 iunie 1974), împreună cu Grupa de zbor



Comandor PETRE EMIL



”M-am născut în data de 15.11.1950 în localitatea Țăndărei, județul Ialomița. Sunt absolvent al liceului teoretic din aceeași localitate. Ulterior am fost admis în Școala Militară de Ofițeri de Aviație “ Aurel Vlaicu” pe data de 20.08.1973 . După absolvire am fost încadrat instructor de zbor pe avionul AN-2 în escadrila a 9-a și atestat instructor de zbor pe AN-2 pe data de 05.04.1974.



Am fost numit comandant de patrulă AN-2 pe 15.08.1978.

Apoi am urmat un Curs de perfecționare, ca instructor de zbor și comandant patrulă, în anul 1982.



Sunt ofițer student la Academia Militară în perioada 10.09.1983 - 23.08.1985, iar după absolvire sunt numit comandant patrulă elicoptere în Grupul Aviație Elicoptere și Transport Buzău, după care, în anul 1986, sunt numit comandant de escadrilă.



Absolvent al Colegiului Național de Apărare, în 1991.

Locțiitor pentru zbor al comandantului de unitate, în 1999.

Licențiat în științe militare. Ordinul clasa a III-a, a II-a, a I-a.

Căsătorit, 2 copii, căsătoriți la rândul lor.

Pensionar din data de 01.06.2001.







LA MULȚI ANI PROMOȚIA 1975. Plecându-mi fruntea asupra acestor foi imaculate, voi încerca să aduc aminte colegilor mei, aviatori, câteva momente din viata mea, pe care poate nu le vom uita.

Pentru ce am făcut împreună, port o adâncă considerație și un profund respect, comandanților, profesorilor, instructorilor de zbor, tehnicienilor care s-au dedicat pregătirii noastre.

Știm să râdem, să glumim, să ne punem porecle și mai stim ceva, că un zâmbet și un prieten valorează mai mult decât orice orgoliu. Uneori suntem triști, alteori foarte veseli, dar uităm mereu tristețea și suntem optimiști pentru că avem de ce.

Acestea au fost câteva din gândurile mele, la vârsta de 60 ani, și dacă am greșit sau nu, voi dragi colegi aviatori, puteți confirma.

Cu stimă și mare respect tuturor ICARILOR din ROMÂNIA !

COMANDOR PETRE EMIL"



Comandor MIHAI ŞERBAN

(Instructor de zbor avion AN-2)

"M-am născut în Bucureşti la 25 Noiembrie 1950, în raionul Tudor Vladimirescu (probabil actualul sector 2), şi am crescut în strada Franzelari, la numarul 22, o casă cu etaj şi grădină. Am făcut şcoala primară la nr. 23. Liceul l-am urmat la „ Dimitrie Cantemir”, (2 ani la zi şi 2 la seral), în acelaşi timp am lucrat la F.M.U.A.B.(fabrica de masini şi agregate Bucureşti), secţia montaj general şi la IPROCHIM, ca desenator tehnic.

În anul 1970 am fost admis prin concurs în Şcoala Superioară de Ofiţeri de Aviaţie " Aurel Vlaicu ", în pregătire ca pilot militar de vânătoare. Absolvent al Promoţiei 1973, cu gradul de locotenent şi oprit în Şcoală ca instructor de zbor, iniţial pe Mig-15, apoi în acelaşi an trecut pe AN-2, la Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă (S.S.A.C.) la Boboc, judeţul Buzău.



A urmat o perioada, până în 1985, de activitate ca instructor de zbor. În anul 1985 am fost mutat la cerere la Fabrica de avioane Bucureşti (fosta I.R.M.A.) şi încadrat ca pilot recepţie şi control pentru avioanele AN-2, reparate aici. În circa 1 an, după şcolarizarea la C.I.P.A. şi în Anglia la firma Pilattus-Britten Norman am obţinut calificarea de pilot de încercare pentru avioane BN-2, fabricate în România. Concomitent am început zborul în cadrul companiei Tarom, detaşamentul AN-24, curse interne , trecând de la copilot 3, la copilot 2, la copilot 1, la pilot secund şi pilot comandant. În anul 1995 se înfiinţează la Timişoara Compania aeriană privată "Banat Air" şi la cerea mea trec în rezervă şi preiau funcţia de director de zbor şi pilot al acestei companii. Aceasta companie a efectuat un an si jumatate, curse interne, Cluj, Oradea, Arad, Timisoara, Bucuresti, cit si internationale, in special Timisoara - Verona, folosind aeronave An 24, an 26, Bac 1-11, Tupolev 134 si altele, toate inchiriate de la companii ca Romavia si companii din Moldova de peste Prut. Activitatea continuă pâna la accidentul de la Verona cu avionul An-24 al companiei Romavia, accident în care îşi pierd viaţa echipajul,

pasagerii, între care şi capul de linie de la Verona. Compania îşi încetează activitatea şi ca urmare şi personalul acesteia între care şi eu. După o scurtă perioadă de activitate la C.I.P.A. şi la Compania aeriană Miravia, în urma unei cereri mă pensionez anticipat (cu 2 ani). Ulterior revin la pensia militară. (28 Martie 2007)"

1.22. ... Şi ei au contribuit ... pentru ca noi să devenim MARI AVIATORI !

În afară de personalul de conducere al Şcolii, de cadrele didactice şi instructorii de zbor, în jurul elevului-pilot "roieşte" o "armată" de altfel de personal care, de cele mai multe ori nu este menţionat în Cărţile de memorie/istorie. Credem că este moral să-i menţionăm şi pe ceilalţi care au contribuit la realizarea noastră ca aviatori.

<u>Listă (parţială) cu restul personalului S.S.A.C.</u>

Andronescu Emilia - calculatoare
Alexandru C. Constantin - şofer
Boitor Andrei - maistru aviaţie
Barbu Nicolae - lăcătuş mecanic de întreţinere şi reparaţii la aviaţie
Butnaru Maria - om de serviciu
Boitor Maria - bucătar
Bisceanu Vasile - lăcătuş mecanic de întreţinere şi reparaţii la aviaţie
Constantin Adam - lăcătuş mecanic de întreţinere şi reparaţii la aviaţie
Creţu Nicu - administrator
Cojocaru Maria - magaziner
Coman Elena - economist
Constantinopol Sever - tehnician principal
Dimitriu Petrache - şef serviciu administrare
Dumitrescu Gheorghe - lăcătuş mecanic de întreţinere şi reparaţii la aviaţie
Dumitru Anasta - mecanic auto
Ene Ştefan - mecanic aviaţie

Fieraru Vasile - maistru aviaţie
Filon Elena - dactilografă
Faur Iuliu - contabil principal
Gheorghe Lucia - ospătar
Găgeanu Safta - om serviciu
Grigore Gheorghe - şofer
Grecea Cornelia - desenator tehnic
Galan Vilhelmina - om serviciu
Giuglea Nicolae - mecanic avion
Ghiaţă Petre - mecanic avion
Havriliuc Ioan - mecanic avion
Iordache N. Gheorghe - mecanic auto
Iascovici Ioana - magaziner
Ivan Ioana - registrator
Iosef Ion - inspector principal de personal
Lazar Lina - dactilograf
Motoasca Luciea - magaziner
Mazilu Constantin - mecanic avion
Manole Ioana-Eugenia - casier
Mocanu Ioana - lenjereasă
Moise Gheorghe - mecanic avion
Manole Gheorghe - mecanic avion
Maftei Constantin - mecanic avion
Mihailescu Dorin - mecanic avion
Nicolae N. Ioan - mecanic avion
Nistor Gh. Ion - mecanic avion
Negru Gheorghe - mecanic auto
Nistor Elena - om serviciu
Neagu Maria - spălătoreasă
Neagu Gheorghe - şofer
Nastase Andrei - sef popotă
Nicoara Nicolae - maistru principal
Neagu Olguţa - magaziner

Oaie Aurica - bucătar
Olteanu Marin - mecanic aviaţie
Olaru Nicolae - mecanic avion
Podeanu Maria - frizer
Pascu Ion - şofer
Petre Elena-Puica - centralistă
Panait Elisabeta - dactilografă
Pîrlogea Mircea - mecanic avion
Pop Ilie - metodolog principal
Posirca Coman - zidar
Spiridon Ioan - Vopsitor
Sava Alexandru - strungar
Stănescu Ioana - ospătar
Şontîca Ion - mecanic avion
Stratone Neculai - instalator sanitar
Ştefănescu Elena - funcţionar principal zbor
Ştefănescu Constantin - mecanic avion
Stan Ioan - mecanic avion
Stan Lica - mecanic avion
Stancescu Vasile - mecanic avion
Stancu Aureliu - bucătar
Topoliceanu Mihai - mecanic avion
Tudor Chiriţă - muncitor necalificat
Toma O. Ion - mecanic avion
Varga Constantin - mecanic avion
Varvaroi Gheorghe - mecanic avion
Alecu E. Ion - mecanic avion
Cosma Gh. Bucur - mecanic avion
Dochia Constantin - radist
Cazacu Tinca - croitoreasă
Dobrotă N. Gheorghe - şofer
Paraipan Gheorghe - şef serviciu administrativ
Ghiaţă C. Nicolae - muncitor necalificat
Ciubotaru Ileana - secretar dactilograf

Calianu Panait - merceolog principal
Zahiu Ştefan - şef depozit
Toma N. Ion - radist
Alexandru A. Constantin - şofer
Călin Constantin - şofer
Bratu Gh. Vasile - şofer
Lazăr O. Ion - şofer
Pavel Ion - şofer
Enache C. Maricel - şofer
Coman N. Nicolae - inginer
Bordei Petrea - mecanic avion
Molaşi Mihai - mecanic avion
Mihaiu Victor - tehnician învăţământ
Sava Constantin - IEAB-ist
Grecea Constantin - inginer
Dobrin Nica - paznic
Măxineanu Ion - paznic
Tudosa Ion - pompier
Pîslaru Paraschiv - paznic
Jitea P. Nicolae - pompier
Cojocaru Gheorghe - administrator
Cojocaru Ion - şofer
Răileanu Toader - pompier
Cernat Costel - pompier
Duţă Constantin - pompier
Chirică Alexandru - pompier
Arbunea Gheorghe - pompier
Negoiţă Gheorghe - maistru principal
Moise Petre - şofer
Raus Gheorghe - maistru ştart
Crăciun Nicolae - tapiţer
Chiriţoiu Valeria - muncitor necalificat
Marcu I. Ion - şofer

Gheorghe Dumitru - şofer
Cristea Ştefan - muncitor necalificat
Gherase Virgil - mecanic grup electrogen
Draghici Constantin - radist
Mirea Mihai - radist
Cşprărus Alexandru - radist
Moise Dumitru - tâmplar
Negoiţă Elena - contabil principal
Donciu Nicusor - tractorist
Mihai Toader - paznic
Celnic Ionel - paznic
Cernat Trandafir - paznic
Dobrin Costică - paznic
Crăciun Gheorghe - muncitor necalificat
Popescu Coca - funcţionar zbor
Pană Adrian - electrician
Lică Gheorghe - achizitor
Pericle Iancu - şef formaţie pompieri
Băiesu Florea - paznic
Panait Necului - compresorist
Bratoc Sandu - paznic
Iftimie Ştefan - paznic
Stoian Vasile - paznic
Hasan Valentin - paznic
Ulad Năstase - ospătar
Mihaila Alexandrina - om serviciu bucătărie
Pavel Radu - şofer
Hanganu Marian - contabil
Dornianu Ion – pompier

SIGLA ANIVERSARĂ...a S.S.A.C.





2. PROMOȚIA 1975

Așa cum am amintit anterior, S.S.A.C. a organizat concurs de admitere pentru două grupe de candidați, în anii 1971 și, respectiv, 1972. Școala, care a fost inițiată și organizată pentru a pregăti personal profesionist calificat necesar aeronauticii civile românești, conform standardelor vremii, a avut, din păcate o viață scurtă.

Pentru Promoția 1975, a dat examen de admitere în anul 1972. Din cele 90 de locuri disponibile, datorită selecției foarte riguroase, au fost ocupate 66... Având în vedere că Iordache C. Vasile, primul pe lista celor admiși (cu media 9,45), a renunțat la Școală, cursurile au început pentru un număr de 65 de elevi-piloți.

La data de 21 august 1975 (ziua formală de absolvire a Școlii), situația Promoției arăta astfel:

- Ungur Victor a decedat în procesul instruirii

- 55 absolvenți își încep activitatea în aeronautica civilă (piloți civili)
- 7 absolvenți au ales să profeseze în aviația militară
- Furcoi Ovidiu a activat în alte funcții civile (controlor de trafic, inginer etc.)
- Iacob Costel s-a îndreptat către artele plastic…

PROMOŢIA 1975

(lista piloților civili)

No. Crt.	Nume și Prenume	Situaţia la 31.05.2010
1.	ANDRONIC V. CICERONE	Pensionar
2.	ANTONESCU (CIUCIU) M. OCTAVIAN	Decedat ...
3.	BĂLTĂREŢU A. NICOLAE	Pensionar
4.	BERENGHI I. IOAN	Decedat ...
5.	BUTNARU N. NICOLAE	Decedat ...
6.	CĂTANĂ S. CONSTANTIN	Decedat ...
7.	CHIBICI S. MIHAI	Pensionar
8.	CHIRILĂ M. ŞTEFAN	Pensionar
9.	CORNEANU I. OVIDIU	Pensionar
10.	CUCU V. TEOCTIST	Decedat ...
11.	DIMA AL. PETRICĂ	Decedat ...
12.	DOBOCAN M. MARIUS	Decedat ...
13.	DRAGOMIR G. DORIN	Pensionar

14.	DRAGOMIR V. GHEORGHE	Decedat ...
15.	DUMITRAŞCU N. VIRGIL	Pensionar
16.	DUMITRU V. CORNEL	Pensionar
17.	DUMITRU D. ION	Pensionar
18.	FODOR AL. MARTIN	Pensionar
19.	FRIGIOIU ST. FLORICĂ	
20.	FRUMUZACHE P. GABRIEL	Pensionar
21.	GEORGESCU I. FLORENTIN	Pensionar
22.	GEORGESCU M. MARIN	Pensionar
23.	GHERGHEL I. BOGDAN EUGEN	Pensionar
24.	IONESCU M. ŞERBAN	Pensionar
25.	JIANU D. GEORGE	Pensionar
26.	LUCA A. VASILE	Decedat ...
27.	MARIN A. SORIN	Pensionar
28.	MARIN C. ŞTEFAN	Pensionar
29.	MIHALACHE D. MARIN	Pensionar
30.	MIRICĂ N. VALENTIN	Pensionar
31.	MITU I. MARCEL	Pensionar
32.	MOLDOVEANU P. PETRE	Pensionar
33.	NAIDINESCU I. MARIAN	Pensionar
34.	NĂSTĂSIE A. FLORIAN	Pensionar

35.	NEGREANU E. CORNEL	Pensionar
36.	NICOLAE G. SAVA	Pensionar
37.	OLTEANU I. NICULAE	Pensionar
38.	OPREA V. EUGEN	Pensionar
39.	PANŢÎRU T. DAN	Pensionar
40.	PEŢA I. ŞTEFAN IOAN	Pensionar
41.	PETRE I. PETRE	Pensionar
42.	POPA A. GHEORGHE	Pensionar
43.	POPA I. IOAN	Decedat ...
44.	POPESCU E. PETRE	Pensionar
45.	PORDEA G. PETRU	Pensionar
46.	ROŞCA C. TITI	Pensionar
47.	SZEKULA I. IOSIF	
48.	ŞERBU C. IOAN	Pensionar
49.	STĂNCESCU E. FLORIN	Pensionar
50.	TĂNASE I. ANDREI	Pensionar
51.	TEODORESCU MIHAI DAN	Decedat ...
52.	UDRESCU P. GH. C-TIN	Pensionar
53.	VÂRLAN E. DORU	Pensionar
54.	VARTOLOMEI V. MIRCEA	Pensionar
55.	VASILE GH. ADRIAN	Pensionar

PROMOŢIA 1975

(cadre militare)

No. Crt.	Nume & Prenume	Situația la 31.05.2010
1.	BĂBUŞ G. MISAIL	Pensionar
2.	GĂLETEANU SORIN	Pensionar
3.	PALIŞTAN G. VIRGIL	Decedat ...
4.	ROMAN I. MIHAI	Pensionar
5.	STOIAN ST. FLORIAN	Pensionar
6.	SURCEL I. VASILE	Jurnalist
7.	SZOCSKA I. IOAN	Pensionar

PROMOŢIA 1975

(decedați la 31 iulie 2010)

No. Crt.	Nume & Prenume
1.	**ANTONESCU (CIUCIU) M. OCTAVIAN**
2.	**BERENGHI I. IOAN**
3.	**BUTNARU N. NICOLAE**
4.	**CĂTANĂ S. CONSTANTIN**
5.	**CUCU V. TEOCTIST**
6.	**DIMA AL. PETRICĂ**

7.	**DOBOCAN M. MARIUS**
8.	**DRAGOMIR V. GHEORGHE**
9.	**LUCA A. VASILE**
10.	**PALIŞTAN G. VIRGIL**
11.	**POPA I. IOAN**
12.	**TEODORESCU MIHAI DAN**
13.	**UNGUR V. VICTOR**

ANDRONIC V. CICERONE



"Am fost cuminte şi ascultător, m-am silit să respect legile şi regulamentele. Ca pilot n-am rupt gura târgului, dar nici nu am fost între cei din urmă.. Poate de aceea pot spune acum, când suntem şi eu şi soţia pensionari, ca ducem o viaţă frumoasă şi liniştită. Am rămas fără părinţi şi eu şi soţia, dar avem acum copiii (doi, pentru că fiica noastră s-a căsătorit) şi prietenii , în general mai tineri, pentru că cei mai în vârstă ne demoralizează. M-am născut la 20.11.1950 în oraşul Bacău, fiind singurul copil la parinţi. Mi-am petrecut copilăria (fericită de altfel: am cutreierat dealuri, am mers la scăldat, la joacă cu mulţi copii) şi am absolvit Şcoala generală în localitatea HORCEŞTI, judeţul Bacău, în casa bunicului dinspre mamă. Odată cu începerea liceului la "Lucreţiu Pătrăscanu" din Bacău, pe atunci Liceul no.4 şi pe care l-am absolvit in 1969, m-am mutat cu parinţii în localitatea BUHOCI, judeţul Bacău, unde parinţii şi-au construit o casă la aproape 10 km. de oraş.



În S.S.A.C. am intrat în anul 1972, iar în anul 1973 am fost transferaţi la Şcola militară de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" Boboc, judeţul Buzău. În anul întâi de studii am zburat pe ZLIN 526 având ca instructor pe RUSU DORIN şi am zburat în simplă comandă relativ repede după aproape 6 ore de zbor. În anul al doilea am zburat tot pe avionul ZLIN-526F, având ca instructor pe CIUBOTARU GH. Puţin după începerea anului trei am avut probleme medicale, astfel ca am zburat în al treilea an doar 2 ore pe AN-2, în ultimele zile de zbor şi nu ştiu cu cine. După absolvire în 1975, am fost repartizat la Aerobaza Iaşi unde mi-am petrecut întreaga activitate până la pensionare - 1 mai 1999. Am zburat numai avionul AN-2 efectuând peste 6500 ore. Am parcurs toate calificările pe AN-2 de la copilot la comandant de bord în 1978 (am făcut cursurile la Bucureşti-Băneasa şi am zburat la Boteni - de acolo este proza), instructor în 1981, pilot de recepţie şi control în 1985. Am avut funcţii de conducere, de la comandant adjunct de detaşament în 1985 - 1986, comandant de detaşament în 1986 - 1987 (numit), în 1990 - 1991 (ales), iar în perioada 1998 - 1999 am fost pilot şef. Trebuie spus că am cam fugit de funcţii, dar tot n-am scăpat. M-am căsătorit în anul 1979 cu Rodica - proiectant de arhitectură şi avem o fiică născută în anul 1980, care este profesoară de limba engleza, care este căsătorită şi la casa ei. Nu am avut incidente sau accidente de zbor, făcându-mi treaba unde am fost trimis, am fost cumpătat şi conştiincios. Am zburat în aproape toată ţara mai puţin în Banat şi Oltenia.În Aerobaza Iaşi am fost coleg o scurtă perioadă cu Dan Panţâru care apoi a plecat la Tarom şi toată perioada cu Nicolae Sava cu care ţin legătura şi acum, locuind destul de aproape unul de celalalt. În rest nu prea am ţinut legătura cu colegii, cel puţin după 1980, fiind câţiva colegi pe care nu i-am mai intâlnit de la terminarea şcolii. În prezent locuim în centrul Iaşului care este un oraş superb. Ne place să facem des excursii în ţară şi în străinatate, să citim, să mergem la pescuit, să primim musafiri, să ne întâlnim cu prieteni.

P.S.: În viaţă, se spune, dacă ai făcut o casă, un copil, ai sădit un pom, înseamnă ca nu ai trăit degeaba. Le-am făcut pe toate trei.(19.11.2008)”

ANTONESCU (fost CIUCIU) M. OCTAVIAN



”... Tavi

S-a născut pe 11 decembrie 1952, la Crevedia Mare. La timpul cuvenit, a urmat cursurile Liceului “D. Bolintineanu” din Bolintin Vale. În anul 1972 a fost admis în Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă, pe care a absolvit-o în 1975. După doi ani, pe 12 martie 1977 s-a căsătorit cu Rodica Antonescu. Au doi copii: Liviu Antonescu, născut pe 23 iunie 1978 şi Oana Antonescu, născută pe 13 decembrie 1981. Băiatul a absolvit Dreptul, iar fata este ziarist, redactor la “Jurnalul Naţional”.

Carieră:

- 1975-1983: Pilot instructor la Aeroclubul Central Român

- 1983: a fost numit comandant al Aeroclubului Clinceni

- 2 februarie 1984-25 iunie 1987: copilot AN-24, la TAROM

- Iunie 1987-01 decembrie 1989: Copilot BAC1.11

- 11 septembrie 1996 – 06 iulie 2000: Pilot comandant BAC 1.11

- 06 iunie 2000 – 06 septembrie 2002: Copilot B-737

-Septembrie 2002 - mai 2004: Pilot comandant B-737

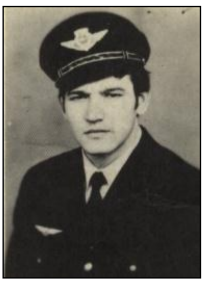
Pe 25 mai 2004, a solicitat ieşirea la pensie. Nu a mai apucat: pe 30 mai 2004 a plecat să zboare în escadrila lui Dumnezeu, răpus de un infarct grav, care nu i-a mai dat nici o şansă de supravieţuire.

Pe Octavian l-am avut coleg de bancă în primii doi ani pe care i-am petrecut la SSAC. Pe atunci, când fiecare dintre noi avea câte un "supranume", lui îi ziceam "Ciuce". Ce pot să spun despre el ? Mai întâi de toate, a fost un bun camarad. Apoi, era un tip extrem de ordonat. Îmi aduc aminte că, la seminare când, indiferent dacă ştiam sau nu subiectul, aproape că mă simţeam "obilgat moral" să copiez, eu foloseam cursurile lui, care erau, fără excepţie, complete, sistematizate şi foarte clar scrise. În plus, avea un umor al lui, uneori hâtru, alteori plin de lehamite, un umor care, una peste alta, îl făcea să fie un tip simpatic. Dar îl şi ajuta să treacă, fără prea mari drame, peste idioţeniile unora dintre şefii de acolo. În ceea ce mă priveşte, atâta timp cât am fost coleg cu voi, dar şi în anii care au trecut de atunci, l-am considerat drept unul dintre cei mai buni prieteni. Apoi, viaţa ne-a despărţit: voi toţi aţi pornit pe drumul vostru, iar eu pe al meu. Cu Tavi m-am mai întâlnit doar de câteva ori. La fel ca şi despre voi, mai auzeam, din când în când câte o veste. M-am bucurat de succesele lui şi de ale voastre, ori de câte ori am aflat despre ele. Voi, toţi ceilalţi aţi evoluat împreună." (Întocmit de Vasile Surcel)






BĂBUŞ MISAIL



"M-am născut la 4 septembrie 1950 în Comuna JUGUR, din Judeţul ARGEŞ. Am urmat cursurile Şcolii generale (clasele I-IV) în localitatea Jugur (comuna Poenari) şi la Şcoala generală no.1 (clasele V-VIII) din

Câmpulung-Muscel. Am fost admis la Liceul no.2 (clasele IX-X) din Câmpulung, apoi am fost mutat la Liceul sportiv (clasa XI) şi la Liceul „Alexandru Sahia" (clasa XII) din Bucureşti. ... Am dat examen la Institutul de marină "Mircea cel Bătrân" (Secţia marină civilă) din Constanţa; solicitat să trec la marina militară ... refuz. Ulterior am fost încorporat ca militar în termen la unitatea de aviaţie din Bacău unde am fost planşetist în PC (punctul de comandă). În anul 1972 am dat examen la Institutul Politehnic (subingineri electro-energetică), sunt admis... am plecat într-o vacanţă la mare...iar la întoarcere am găsit acasă plicul care mă invita să mă prezint la vizita medicală pentru a fi admis la S.S.A.C.! În anul I l-am avut instructor pe domnul CIUCĂ (grupa de zbor fiind formată din: Ionescu



Şerban, Georgescu Florentin, Mitu Marcel, Fodor Martin, Popescu Petre, Roman Mihai şi ... subsemnatul). În anul III am optat pentru Secţia Navigatori din Forţele Aeriene.

După absolvire am fost repartizat la Regimentul 88 Aviaţie Borcea. Ulterior am fost promovat la ACC Bucureşti / Otopeni (grupa militară). În anul 2001 (iunie) m-am pensionat. Din anul 2004 sunt Director Adjunct la Teatrul "MASCA" din Bucureşti. M-am caracterizat întotdeauna ca fiind o persoană posedând placerea şi uşurinţa comunicării, cu putere de concentrare, de adaptare la situaţie şi mediu, având capacitatea de a lucra în echipă, în ritm susţinut şi eficient, chiar în condiţii de stres. Sunt căsătorit, am un copil Alexandru (născut la 31 martie 1984), locuiesc în Bucureşti, în Cartierul Aviaţiei (strada căpitan aviator Alexandru Şerbănescu)."

CHIBICI S. MIHAI



"... (m-am) născut în Bucureşti pe 20.12.1953. Am urmat cursurile Şcolii Generale No.162 din Bucureşti în perioada 1960 - 1968. În perioada 1968 - 1972 am urmat cursurile Liceului No.25 (azi: Liceul

„Doamna Stanca") din Bucureşti. În vara anului 1972 am dat examen la Politehnică în Bucureşti. N-am reuşit la Politehnică, în schimb am observat pe zidurile de la intrare un anunţ care avea să-mi schimbe tot cursul vieţii. Anunţul se referea la organizarea examenului de selecţie pentru piloţi la Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă (S.S.A.C.). Am luat legătura cu prietenul meu de la grădiniţă DUMITRAŞCU VIRGIL şi ne-am hotărât să devenim piloţi civili. Primul zbor din viaţa mea de pilot l-am executat cu instructorul de zbor SCUTARIU ION. În anul doi am zburat cu domnul maior TITI STOICA. Am zburat prima oară singur pe 20.06.1974 cu avionul ZLIN - 526F în urma controlului efectuat de lt.col. PĂCURARU VASILE. În anul trei am zburat avionul AN - 2 în grupa domnului NICOLESCU. După absolvirea Şcolii am fost repartizat la Aviaţia utilitară Bucureşti (I.Av.U.). La Utilitară am zburat 2000 de ore pe avionul AN - 2 în calitate de copilot şi apoi comandant. După executarea a 100 ore zbor pe avionul bimotor BN – 2, în aprilie 1981, am trecut la compania TAROM. La TAROM am zburat următoarele avioane: AN -24 - copilot şi comandant; IL - 18 - navigator, copilot, comandant şi pilot instructor comandant adjunct de detaşament; BOEING - 707 - copilot şi comandant; BOEING - 737-30-700 în calitate de copilot, pilot comandant şi pilot instructor comandant adjunct de detaşament. Cu avionul de legendă BOEING - 707 am zburat pentru compania AIR AFRIQUE, iar cu BOEING -737 am zburat pentru compania JORDAN AVIATION din IORDANIA. Am executat în activitatea mea 17.000 ore de zbor în toată ROMÂNIA şi pe aproape tot globul pământesc. Pot spune că RAMANIA văzută de sus, din zbor, este cea mai frumoasă ţară din lume, iar pentru mine ROMÂNIA a însemnat întotdeauna ACASĂ. Am executat şi zboruri speciale cu şefii de stat şi de guvern ai ROMÂNIEI. Am avut şi unele probleme în timpul zborurilor, dar cu ajutorul lui DUMNEZEU şi puţin noroc le-am rezolvat cu bine. În aprilie 2008 am ieşit la pensie renunţând definitiv la zborul care mi-a fost atât de drag."











CHIRILĂ M. ŞTEFAN



"M-am născut la data de 26.03.1953. Sunt căsătorit şi am 2 copii.

*În perioada 1972-1975 am urmat Şcoala Militară de Ofiţeri Aviaţie, secţia Aviaţie civila, Boboc, Buzău(**foto:doi prieteni nedespărțiți - Chirilă Ștefan(primul din stânga) și Oprea Eugen)** .*

Am acumulat utmătoarea experienţă profesională:

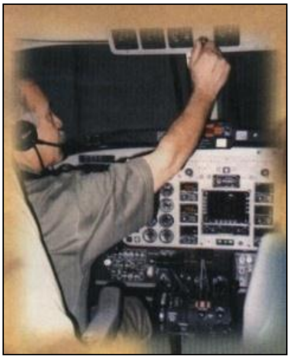
În perioada 1975-1999 am fost pilot-instructor la Aeroclubul României, apoi comandant al Aeroclubului Iaşi, apoi, în perioada

1988-1998, am fost comandant al Aeroclubului Suceava. Din anul 1999 sunt pensionar.

Hobbies: sport, agricultură, petreceri

Semnătura: "Biserică"

CORNEANU I. OVIDIU



"M-am născut într-un sătuc morometţian, unde pământul începe să se frământe şi să crească, parcă pentru a privi un pic mai de sus câmpia de la miazăzi care însoţeşte Dunărea în drumul ei către Mare. Era 3 ianuarie 1952, o iarnă care a rămas în amintirea bunicilor mei ca una teribilă! La şase ani, „surplusul" de energie cu care eram înzestrat, i-au determinat pe părinţii mei să-mi canalizeze energiile spre ceva util, aşa că, au cerut dispensă pentru a începe şcoala mai devreme! Şcoala generală, Liceul „Fraţii Buzeşti", o încercare nereuşită la faultatea de electrotehnică din Craiova au încheiat prima parte a vieţii mele în anul 1970. De ce spun că au încheiat? Pentru că, deşi nu aveam decât 18 ani, a trebuit să-mi fac datoria faţă de ţară la o unitate de paraşutişti. Şi aşa a avut loc contactul meu cu lumea în care urma să-mi fac o carieră! În 1972 am fost admis la SSAvC. Nu trec în revistă anii petercuţi la Bobocu, nu pentru că nu am nostalgii, dar am încercat să păstrez în minte numai lucrurile frumoase pe care le-am trăit acolo: lucrurile noi şi frumoase pe care le-am învăţat, contactul cu avioanele nou nouţe sosite din Cehoslovacia, instructorii(unii un pic mai „bătrâni" decât noi), primul zbor, prima uniformă albastră, primul zbor în simplă comandă, „scăldatul" in grămada de spini, cum cere tradiţia... La terminarea şcolii,(trec, şi nu întâmplător, peste repartiţia An-2/Il 14), conform imnului promoţie, am plecat către locurile repartizate. Primul meu aerodrom de la Aeroclubul Central Român a fost Braşov-Ghimbav. Au

urmat, în perioada imediat următoare, Strejnic-Ploieşti şi Piteşti-Geamăna. Consider că am fost întotdeauna un tip conştiincios şi loaial. Am considerat şi consider că este o calitate esenţială pe care omul trebuie s-o preţuiască. Acesta este motivul pentru care, atunci când mi s-a spus că fac parte din „rezerva de cadre” a Aeroclubului Central Român şi că în această „calitate” va trebui să mai amân intenţiile de promovare (am aflat care era „găselniţa”) dar am cosiderat că era de datoria mea să rămân şi poate acesta a fost destinul meu! Am parcurs toate treptele ierarhice(pilot comandant, pilot instructor, inspector de zbor la ACR, comandant de detaşament. În această poziţie m-a găsit accidentul de la Oradea, pentru care am „ispăşit” trei ani la Dispeceratul Tarom(1984-1987). În perioada 1987-1989 am fost inspector de zbor la Departamentul Aviaţiei Civile, acolo unde m-a prins şi Revoluţia din 1989. În 1990, în februarie, am devenit Comandantul Aeroclubului Central Român, iar în 1991, ca urmare a reorganizării, Director General al Aeroclubului Romaniei şi Preşedinte al Federaţiei Aeronautice Române. În perioada 1992-1994 am fost vicepreşedinte al Federaţiei Aeronautice Internaţionale. Am primit Diploma Paul Tissandier, diplomă acordată de FAI personalităţilor cu merite deosebite în activitatea aeronautică. În 1994, urmare a unor lucruri de care am încercat să uit cât mai repede, am revenit la Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în calitate de inspector de zbor. Am trecut, succesiv, prin poziţiile de inspector şef, Director Operaţiuni zbor. În anul 2007 m-am pensionat, după 32 ani de zbor, peste 18 tipuri de aeronavă zburate şi peste 12.000 ore de zbor. Am continuat o perioadă de timp, pâna în 2008 activitatea la AACR, după care la Academia de Aviaţie în funcţia de Director General Adjunct şi Director operaţiuni Zbor, până în februarie 2009 când am revenit la AACR pe poziţia de Director general Adjunct. Am considerat ca o calitate importanată a unui om, respectarea principiilor care îi guvernează conduita. Din acest motiv şi numai din acesta, am refuzat poziţia de Director General al AACR propusă mie de Ministrul Transporturilor. Nu vreau să intru în amănunte care pot deveni subiective la un moment dat, iar următorul pas a fost demisia. Mi-aş dori să cred că

înca mai am lucruri de făcut în aviatie şi că poate o să am prilejul de a o face...

Închei deocamdată aici! Poate, dacă vreodată îmi voi scrie memoriile, voi depăşi „laconismul" autobiografic" pentru că, multe lucruri nu au fost spuse!"

DRAGOMIR G. DORIN



"M-am născut la data de 03 Martie 1953 în Bucuresti . Între anii 1960 -1968 am urmat cursurile Școlii Generale Nr.4,. iar între anii 1968-1972 Liceul Teoretic Nr. 28 (fost Dr.Petru Groza , actual Informatica Nr.1).

După terminarea liceului am dat examen la Școala Superioară de Aeronautică Civilă și am fost declarat ''Admis ''. După absolvirea Școlii de Aviație, în anul 1975 , am fost repartizat la Intreprinderea de Aviație Utilitară București , Aerobaza Băneasa . Deoarece pe parcursul Școlii de aviație nu acumulasem cele 150 de ore de zbor necesare obținerii brevetului de pilot profesionist , am fost detașat temporar , în iarna anului 1975, la Aviația Sportivă, împreună cu alți colegi , pentru a completa diferența de ore necesară , pe avionul IAR-818 . Am început zborul la 'Utilitara' în primăvara anului 1976 , iar în anul 1977 am devenit pilot Comandant pe avionul AN-2. După înființarea Aerobazei Clinceni am fost transferat la aceasta, iar apoi la Aerobaza Călărași, unde am zburat până în anul 1980 . În acest interval de timp am executat fără niciun incident toate misiunile specifice Aviației Utilitare (tratament păduri , diverse culturi, orezărie, fotogrametrie).

În iarna anului 1979 am urmat cursurile Școlii de Transport Public la C.I.P.A. pe avionul BN-2.

În iarna anului 1980 am urmat cursul de trecere pe avionul AN- 24, iar din luna Mai 1981 am fost transferat la TAROM în funcția de Copilot pe AN-24. În anul 1984 am devenit pilot Comandant pe An-24 .



În toamna anului 1984 am urmat cursul de trecere pe avionul IL-18, iar din 1985 am fost transferat la detașamentul IL-18 în calitate de Copilot. În anul 1986 am devenit pilot Comandant pe avionul IL-18 și am zburat pe acest tip de avion până în anul 1992.

În 1992 am făcut trecerea pe avionul BAC 1-11. Cu avionul BAC 1-11 am participat din anul 1993 la contractul Companiei TAROM cu Compania AERO ASIA INTERNATIONAL, de pe aeroportul Jinnah/ KARACHI, în Pakistan, în calitate de Copilot, iar din anul 1995 în calitate de pilot Comandant, până în anul 1999.

În anul 1999 am urmat cursul de trecere pe avionul Airbus 310 . Am zburat pe avionul Airbus 310 în calitate de Copilot din anul 2000 până în 2004, când am decis să depun cererea de pensionare.





Pensionar fiind, am primit oferta, și am acceptat-o, de a mă angaja la nou înființata companie privată de aviație JETRAN AIR în calitate de pilot Comandant pe avionul MD 82.

Am urmat cursurile teoretice de trecere pe acest avion la SWISS AVIATION TRAINING CENTER, în ZURICH, iar din 2004 și până în prezent zbor pe acest tip de avion. În acest interval de timp am obținut calificarea de Pilot

Instructor (TRI) și Examinator (TRE) pe avionul MD 82.











*În cadrul companiei JETRAN AIR am participat la contracte în Turcia, Italia, Franța, Rwanda , Coasta de Fildeș(**fotografiile de mai sus**) .*

În toți acești ani am acumulat aproape 16 000 ore de zbor fără incidente.

Predau ștafeta, din mers , fiului meu DRAGOMIR ALEXANDRU, care în prezent este pilot Comandant la Compania TAROM pe avionul ATR și care sper să mă depășească profesional.

Doresc să închei acest scurt rezumat al activității mele mulțumind tuturor lectorilor, instructorilor și colegilor (din Școala Militară, Aviația Utilitară, CIPA, TAROM și JETRAN AIR) pentru contribuția pe care au

avut-o la formarea și desăvârșirea a ceea ce sunt(chiar dacă nu i-am numit aici pe fiecare în parte) și dorind sănătate și pensie lungă tuturor.

DRAGOMIR DORIN

DAKAR

08 Iunie 2010"

DUMITRAŞCU N. VIRGIL



"M-am născut la: 5 iulie 1953, în municipiul Bucureşti. Am urmat Şcoala generală no.164, apoi Liceul "Doamna Stanca". Între anii 1972 – 1975 am urmat cursurile S.S.A.C. la Boboc, județul Buzău (avioane zburate: ZLIN – 526F și AN-2)



Între anii 1975 - 1979 am fost comandant avion AN – 2 la I.Av.U. Bucureşti, apoi între anii 1979 - 1981 am fost pilot comandant pe avionul avion AN - 24 la TAROM.

În perioada 1981 - 1986 am fost pilot comandant şi instructor pe avionul IL - 18 la TAROM.

Între 1986 - 1990 am fost pilot pe avionul IL - 18 şi BOEING - 707 la FLOTILA PREZIDENŢIALĂ A ROMÂNIEI.





În perioada 1990 - 1994 am fost comandant pe avionul BOEING - 707 la TAROM. În acest context, în anul 1991 am zburat, în numele Companiei Tarom, pentru RAF, un număr de zboruri cargo în Golf, din Europa către aerodromul Jubail(situat la nord-est de orașul Jubail/Arabia Saudită).



Între 1994 - 2004 am fost pilot comandant pe avionul AIRBUS - 310 la TAROM (la 24 septembrie 1994, am avut un incident de zbor, rezolvat în mod fericit, în zona aeroportului Orly / Paris cu 185 pasageri la bord…). În acest context Președintele României Ion Iliescu a felicitat personal echipajul avionului, care a fost invitat, cu această ocazie la Palatul Cotroceni…



Între anii 2004 - 2008 am fost pilot comandant pe avionul BOEING - 737 la Compania TAROM.

Ca informație de excepție, după știința mea … sunt singurul pilot din Promoția 1975 … care am fost pilot comandant pe toate cele cinci tipuri de aeronave Tarom: AN-24, IL-18, Boeing-707, Boeing-737…



Am încheiat activitatea aeronautică cu un total de 18.000 de ore de zbor.
De la 1 octombrie 2008 sunt pilot pensionar”



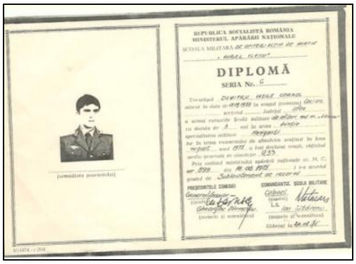
DUMITRU V. CORNEL

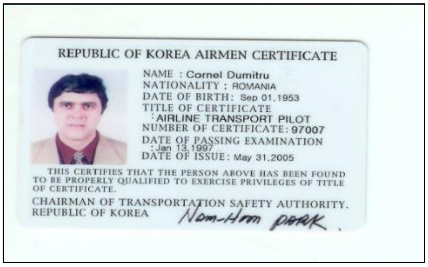


"M-am născut în anul de graţie 1953, în luna Septembrie ziua întâia..., în localitatea Periş, Judeţul Ilfov.
Educaţie/Calificări:
Şcoala primară şi liceul teminate în anul 1972 în Bucureşti la Liceul Aurel Vlaicu.
În anul 1972 încep cursurile Şcolii Superioare de Aeronautică Civilă (S.S.A.C.).
În anul 1975 termin cursurile Şcolii Militare de Ofiţeri de Aviaţie.
Brevet Pilot Profesionist: Brevet Nr: 561 din 18.05.1976.
Copilot AN-2: 12.06 1976.
Pilot Comandant AN-2: 12.06.1976.
Pilot Comandant AN-2: 30.06.1977.
Pilot Comandant BN-2: 28.06.1979
Copilot AN-24 12.09.1979.
Pilot Comandant AN-24: 17.07.1981.
Pilot Instructor AN-24: 30.12.1982.
Pilot Recepţie şi Control AN-24: 27.12.1983.
Copilot BAC 1-11: 05.05.1986.
Comandant BAC 1-11: 01.12.1988
Pilot Şef Compania LAR: 19.10.1985.
Copilot B-737: 29.10.1993.
Comandant B-737: 23.09.1994.
TRI B-737: 27.03.2002
TRI/TRE;SFI/SFE: 25.06.2003

Activitatea profesională:
10.09.1975—01.09.1979: Intreprinderea de Aviaţie Utilitară.
Funcţia: Copilot, Pilot Comandant
Tipuri avioane: AN-2; BN-2
01.09.1979—31.10.1985: Compania TAROM
Funcţia: Copilot, Pilot Comandant, Instructor de zbor, Pilot de Recepţie şi

Control.
Tipuri avioane: AN-24, BAC 1-11
01.11.1985 - 01.03.1990: Compania LAR (Liniile Aeriene Române)
Funcţia: Pilot Conandant, Pilot Şef
Tipuri avioane: AN-24, BAC 1-11
01.03.1990 - 06.05.2004: Compania TAROM
Functia: Pilot Comandant
Tipuri avioane: BAC 1-11, B-737
21.12.1996—30 .04.2007: Compania ASIANA AIRLINES, Seoul, Coreea de Sud
Detaşat cu contract.
Funcţia: Pilot Comandant, Pilot Instructor, Check Airman la Autoritatea Aeronautică,
Instructor de Simulator, Instructor de Ground School, Instructor CRM
Tipuri avioane B-737.
Total ore de zbor: aproximativ 19 000, incluzând şi orele zburate pe categoria IV. „




REPUBLIC OF KOREA AIRMEN CERTIFICATE
NAME : Cornel Dumitru
NATIONALITY : ROMANIA
DATE OF BIRTH: Sep 01,1953
TITLE OF CERTIFICATE : AIRLINE TRANSPORT PILOT
NUMBER OF CERTIFICATE: 97007
DATE OF PASSING EXAMINATION : Jan 13,1997
DATE OF ISSUE: May 31,2005
THIS CERTIFIES THAT THE PERSON ABOVE HAS BEEN FOUND TO BE PROPERLY QUALIFIED TO EXERCISE PRIVILEGES OF TITLE OF CERTIFICATE.
CHAIRMAN OF TRANSPORTATION SAFETY AUTHORITY. REPUBLIC OF KOREA








DUMITRU D. ION



"M-am născut la data de 30 octombrie 1948 în BUCUREŞTI.
Am urmat Şcoala generală nr.163 din BUCUREŞTI (Giuleşti) - clasele I – VIII. În perioada 1962 – 1965 am urmat cursurile Şcolii profesionale de mecanici de avion "CONSTANTIN DAVID". De asemenea am urmat cursurile serale ale Liceului nr.25 (Giuleşti). După absolvire, în perioada 1965 – 1972, am fost mecanic de avion (LI-2, IL-14, IL-18) în cadrul Companiei TAROM.
Între anii 1968 (octombrie) – 1970 (februarie) am fost militar în terment la unitatea militară de la „Mihail Kogălniceanu", unde am lucrat ca mecanic

la avioanele MIG-21-F. În anul 1971 am urmat cursurile Şcolii de piloţi sportiv de la Aeroclubul "Gheorghe Bănciulescu" Strejnic (Ploieşti), unde am zburat avionul ZLIN-226, un numar de 30 de ore şi 52 minute, inclusiv în simplă comandă. În perioada 1972 – 1975 am urmat cursurile S.S.A.C. Activitatea mea de zbor, detaliată pe ani este următoarea:
1971, pilot avion ZLIN-226, 30,52 ore
1973, pilot avion ZLIN-526, 21,48 ore
1974, pilot avion ZLIN-226, 30,20 ore
1975, pilot avion AN-2, 28,27 ore
1975, pilot avion IAR-818, 3,00 ore
1976, pilot avion AN-2, 428,05 ore
1976, pilot avion IAR-818, 36,55 ore
1977, pilot avion AN-2, 474,00 ore
1978, pilot avion AN-2, 450,00 ore
1979, pilot avion AN-2, 463,00 ore
1980, pilot avion BN-2, 184,12 ore
1980, navigator avion TU-154, 393,15 ore
1981, pilot avion BN-2, 164,51 ore
1981, navigator avion TU-154, 492,59 ore
1982, pilot avion AN-24, 152,00 ore
1982, navigator avion TU-154, 456,55 ore
1983, pilot avion AN-24, 296,06 ore
1983, navigator avion TU-154, 326,20 ore
1984, navigator avion TU-154, 601,00 ore
1985, navigator avion TU-154, 604,11 ore
1986, navigator avion TU-154, 600,37 ore
1987, navigator avion TU-154, 602,37 ore
1988, navigator avion TU-154, 650,57 ore
1989, navigator avion TU-154, 642,03 ore
1990, navigator avion TU-154, 456,09 ore
1991, navigator avion TU-154, 451,22 ore
1992, navigator avion TU-154, 457,50 ore
1993, navigator avion TU-154,452,32 ore

1994, navigator avion TU-154, 605,15 ore
1995, navigator avion TU-154, 465,45 ore
1996, navigator avion TU-154, 142,25 ore
1997, navigator avion TU-154, 194,40 ore.
Am totalizat următorul număr de ore de zbor, pe tipuri de avioane:
1. Pilot avion ZLIN-226, 30,52 ore
2. Pilot avion ZLIN-526, 52,08 ore
3. Pilot avion AN-2, 1843,32 ore
4. Pilot avion IAR-818, 39,55 ore
5. Pilot avion AN-24, 448,06 ore
6. Navigator avion TU-154, 8.596,52 ore.
Între anii 1997 - 1999 am fost paznic / body-guard la Agentia TAROM…!
La data de 15 iunie 1999 m-am pensionat. ”



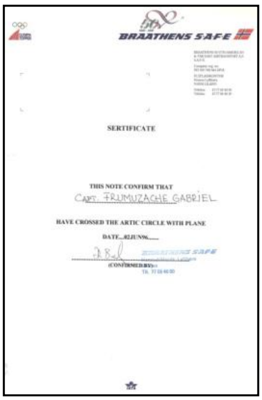





FRUMUZACHE P. GABRIEL



„M-am născut la 25.03.1950 în municipiul Focşani, judeţul Vrancea. După asbsolvirea Liceului Teoretic nr.2 din Tecuci mi-am satifăcut stagiul militar, pentru ca, după trecerea în rezervă, în anul 1972(în urma unui anunț publicitar din ziarul local „Milcovul” să optez pentru cariera de aviator, devenind elev-pilot al Şcolii Superioare de Aeronautică Civilă (ulterior aceasta fiind absorbită în Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie ‘Aurel Vlaicu’ de la Boboc, jud Buzău) pe care, în 1975, am promovat-o cu gradul de locotenent în rezervă. În această perioadă am zburat, în anul I şi II, avionul ZLIN 526F, având ca pilot instructor de zbor pe domnul căpitan Ionescu Gheorghe, iar în anul III a zburat avionul AN-2, având ca instructor de zbor pe maiorul Iliescu Traian. După absolvirea Şcolii am fost repartizat la Aviaţia Utilitară – Aerobaza Galaţi unde, în calitate de copilot, iar apoi de comandant, zburând pe avionul AN-2, am executat misiuni agrosilvice. În anul 1977 am promovat examenul de piloţi de linie aeriană în cadrul Companiei TAROM unde, în calitate de copilot, iar apoi de comandant şi instructor, am zburat pe avionul AN-24, pe care am totalizat peste 6400 ore de zbor.



BRAATHENS SAFE

SERTIFICATE

THIS NOTE CONFIRM THAT

CAPT. FRUMUZACHE GABRIEL

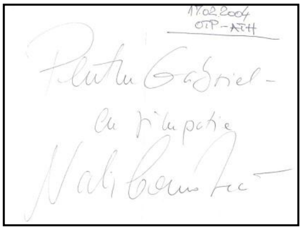
HAVE CROSSED THE ARTIC CIRCLE WITH PLANE

DATE 02JUN96

(CONFIRMED BY)

Ca urmare a rezultatelor obţinute, în anul 1985 am făcut trecerea pe avionul BAC 1-11. Am zburat în calitate de copilot, comandant şi apoi instructor, totalizând circa 4200 ore de zbor din care majoritatea în cadrul unor contracte de închiriere dintre Compania TAROM şi companiile aeriene străine ‘GAS AIR’ (Nigeria), ‘ADRIA AIRWAYS’ (Iugoslavia), ‘DAN AIR’ (Anglia), ‘RYAN AIR’ (Irlanda), ‘ISTANBUL AIRLINES’ (Turcia), ‘AERO ASIA’ (Pakistan). Cu AERO ASIA, cu aeronave

*BAC 1-11 şi echipaje TAROM (wet-lease), am inaugurat şi zburat curse interne în Pakistan. În acelaşi context, am executat diverse curse charter, de mare importanţă, cu Primul Ministru al României Petre Roman, în anul 1990, în Franţa, ocazie cu care s-a semnat Contractul de cumpărare a avioanelor Airbus A-310 pentru Compania TAROM. Aş mai aminti, de exemplu, zborul charter executat cu avionul BAC 1-11 YR-BGE, la 2 iunie 1996, pe ruta Constanţa – Copenhaga - Harstad/Narvik – Copenhaga – Constanţa, când am traversat ... Cercul Polar (**fotografia din stânga**).*



*... Sau cursele aeriene executate spre diverse destinaţii TAROM, având la bord personalităţi remarcabile, ca de exemplu zborul din ziua de 17 februarie 2004, pe ruta Bucureşti/Otopeni - Atena (Grecia) cu: Nadia Comăneci (**fotografia din stânga: dedicaţie autografă a gimnastei**).*



*În anul 1995 am făcut trecerea pe avionul Boeing 737-300(**fotografia din stânga: în simulatorul de zbor, la Bruxelles**), promovând şi pe acest tip de aeronavă în funcţia de comandant de echipaj şi apoi de instructor, precum şi adjunct al comandantului de detaşament. Cu acest tip de avion, de asemenea, am executat mai multe misiuni guvernamentale(de exemplu: cu oameni de afaceri români, pe ruta Bucureşti – Amsterdam – Tbilisi şi retur), prezidenţiale(cu Ion Iliescu în Germania, Italia, Republica Moldova) sau cu Primul Ministru Adrian Năstase(în Belgia şi Franţa).*



În luna iunie 2004, la împlinirea limitei de vârstă ca personal navigant, am ieşit la pensie din cadrul Companiei Tarom.



*După pensionarea din cadrul Companiei TAROM, nu am renunțat la zbor ci, timp de 8 luni, mi-am continuat activitatea ca pilot instructor în cadrul Companiei 'SKY EUROPE' (Slovacia), pregătind mai mulți copiloti și comandanți de aeronave de diferite naționalități(**foto stânga: avion pictat cu Miss Europe – Ungaria**).*



La revenirea în țară, în luna decembrie 2004, am fost angajat în cadrul Companiei BLUE AIR (România) și am fost încadrat în funcția de pilot șef. În perioada iunie-iulie 2005 și iunie-iulie 2006 am fost detașat ca pilot instuctor la Compania 'HEMUS AIR' (Bulgaria) pentru a pregăti copiloți și comandanți de aeronavă. În cadrul Companiei BLUE AIR, pe lângă cursele aeriene regulate, am efectuat și zboruri de transport avion din:

- *Noua Zeelandă(avionul YR-BAA, prima aeronavă Boeing-737-300 achiziționată de Companie, care a fost și cel mai lung zbor executat de către mine, adică un total de 36 de ore de zbor efectiv, pe ruta Christchurch – Townsville/Australia – Bali/Indonezia – Colombo/Sri Lanka – Dubai - București),*
- *Mexic(avionul YR – BAB Boeing-737-500, a doua aeronavă achiziționată de Compania Blue Air, adusă în țară pe rura: New Mexico – London City/Canada – Goose Bay/Canada – Keflavyk/Islanda – București,*
- *Anglia(avioanele Boeing-737-800NG: YR – BIA, YR – BIB, YR – BIC),*
- *Germania(avionul Boeing – 737-800NG înmatriculat YR – BID) la București.*

Am zburat pe 7 tipuri de aeronave, totalizând peste 21.700 ore de zbor, din care 10.000 ore numai pe avionul Boeing 737 (seriile: -300, -800). În

prezent imi continui activitatea de instructor examinator în cadrul Companiei BLUE AIR.”

FURCOI I. OVIDIU

”Data naşterii: 16-02-1950

Experienţa pe domenii:

- *Inginerie - 3 ani*
- *Construcţii - 9 ani*
- *Transport/Logistică - 21 ani*
- *Guvern/Instituţii - 1 an*
- *Industria auto - 4 ani*

Funcţia ocupată: Inginer aviaţie

Perioada: octombrie 2009 - februarie 2010

Firma, localitatea: DynCorp International, Kandahar, Afganistan

Domeniu: Transport/Logistică

Descrierea postului: Supravegherea şi coordonarea traficului aerian în bazele militare

Kandahar, Bastion, Herat, Shindad, Sheidan.

Funcţia ocupată: Inginer aviaţie

Perioada: octombrie 2004 – noiembrie 2009

Firma, localitatea: Jetran Air, Bucureşti

Domeniu: Transport/Logistică

Descrierea postului: Aprovizionare cu piese de schimb aeronave şi operaţiuni vamale de import export piese de schimb şi aeronave

Funcţia ocupată: Şef service

Perioada: ianuarie 2001 – august 2004

Firma, localitatea: Genereal Motors, Otopeni

Domeniu: Industria auto

Descrierea postului: Aprovizionare piese de schimb auto, reparaţii şi întreţinere auto GM

Funcţia ocupată: Şef departament logistică

Perioada: martie 2002 - iunie 2004

Firma, localitatea: Angel Airlines, Bucureşti

Domeniu: Transport/Logistica

Descrierea postului: Aprovizionare piese de schimb aeronave şi operaţiuni vamale de import- export piese de schimb şi aeronave

Funcţia ocupată: Inspector de stat

Perioada: 1999-2002

Firma, localitatea: ISCIR, Bucureşti

Domeniu: Inginerie

Descrierea postului: Inspecţia cazanelor sub presiune şi a utilajelor de ridicat

Funcţia ocupată: Director administrativ

Perioada: 1998-1999

Firma, localitatea: Ministerul Industriilor şi Comerţului, Bucureşti

Domeniu: Guvern/Instituţii

Descrierea postului: Coordonare investiţii, aprovizionare, parc auto

Funcţia ocupată: Şef departament transporturi internaţionale şi exploatare

Perioada: 1988-1998

Firma, localitatea: Arcom SA, Bucureşti

Domeniu: Construcţii

Descrierea postului: Exploatarea şi întreţinerea parcului auto şi a utilajelor de construcţii, coordonarea operaţiunilor de transport intern şi internaţional

Funcăia ocupată: Navigator dirijare zbor

Perioada: 1982-1988

Firma, localitatea: Aeroportul Otopeni, Centrul de control şi dirijare a traficului aerian

Domeniu: Transport

Descrierea postului: Supravegherea, controlul şi coordonarea traficului aerian

Functia ocupată: Pilot comercial

Perioada: 1975-1982

Firma, localitatea: Tarom, Bucureşti

Domeniu: Transport

STUDII

Facultatea de Aerospaţiale (1989 - 1995), BUCUREŞTI

Profilul: Aviaţie

Sisteme de propulsie şi motoare

MBA

ASE - Comerţ exterior (1990 - 1992), BUCUREŞTI

Profilul: Transporturi

Transporturi internaţionale, comert exterior

Studii postuniversitare

Academia de aviaţie, Oklahoma, SUA (1978 - 1979)

Şcoala de ofiţeri de aviaţie (1972 - 1975), Boboc(Buzău)

Cursuri/Training-uri

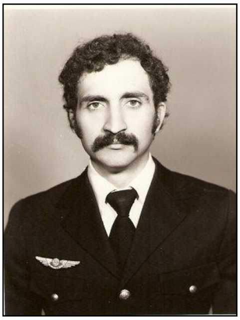
- *RAR - Inspector linie ITP*
- *RAR - Persoană desemnată conducere service auto*
- *RAR - Inspector audit service auto*
- *ARR - Persoană desemnată transporturi interne şi internaţionale, persoane şi marfă*
- *Camera de comerţ şi industrie - Broker bursă valori*
- *Centrul de instruire a personalului aeronautic - Controlor de trafic aerian"*

GĂLETEANU I. SORIN

"M-am născut la 3 ianuarie 1953 în BUCUREŞTI. Am urmat cursurile Şcolii generale (clasele I – III) la Liceul "I.L.Caragiale", iar clasele IV – XII la Liceul "Jean Monnet" din Bucureşti. Am fost admis la S.S.A.C., unde am avut, în anul I, ca instructor pe domnul RUSU DORIN, cu care am început activitatea de zbor pe avionul ZLIN-526F. În anul III am fost o bună perioada în concediu medical, iar în luna aprilie 1975 am fost

activat în cadrul Forţelor aeriene unde, în lunile iunie, iulie şi august 1975 am zburat pe avionul IL-14 la Regimentul de transport de la Bucureşti / Otopeni. În perioada octombrie 1975 – decembrie 1975 am făcut instruirea teoretică pentru avionul AN-24, iar din ianuarie 1976 am început să zbor acest tip de avion, pe care am fost pilot comandant, respectiv instructor. În luna iulie 1986 am început să zbor la Compania TAROM (avionul AN-24), iar în anii 1994 – 1995 avionul Boeing-707. În perioada octombrie 1995 - 1996 am zburat (la Tarom) avionul AN-24 (pilot instructor), iar în perioada iulie 1996 - martie 1998 am zburat avionul DASH-8-300 (pilot instructor) la Compania DAC AIR. În perioada martie 1998 - ianuarie 2003 am zburat avioanele DASH-8-300 şi AN-24 pe cont propriu la diverse Companii aeriene din Romania sau din alte ţări. Din ianuarie 2003 până azi (2009) zbor ca pilot pe BOEING-727 la Compania MIA Airlines.Am totalizat un numar de aproximativ 10.000 ore de zbor. Sunt pensionar din anul 2008."

<u>GEORGESCU I. FLORENTIN</u>



Studii			
Studii	*Licenţe*	*Şcoli absolvite*	*Date*
Studii Superioare	*Diplomă de absolvire*	*Şcala Militară de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu"*	*1975*
Licenţe			

Funcţia	*Tip aeronavă*	*Document no.*	*Data*
CDT.INSTR	*ATR-42*	*177/26.03.1999*	*01.03.1999*
CDT	*ATR-42*	*831*	*23.07.1998*
CDT.INSTR	*AN-24*	*1183/08.09.1994*	*04.10.1994*
COPILOT	*TU-154*	*120*	*14.03.1991*
CDT.MIN.I	*AN-24*	*120*	*14.03.1991*
COPILOT ELEV	*TU-154*	*600/02.04.1990*	*12.03.1990*
CDT.MIN.I	*AN-24*	*239*	*23.05.1989*
CDT.MIN.II	*AN-24*	*691*	*05.08.1987*
PILOT	*AN-24*	*87*	*08.02.1984*
COPILOT	*AN-24*	*54*	*25.03.1982*
PILOT INSTR.	*PLANOR*	*14*	*22.12.1980*
PILOT	*PZL-104/IAR-824*	*128*	*03.07.1980*
PILOT INSTR.	*AN-2*	*25*	*04.03.1980*
PILOT	*AN-2*	*178*	*19.08.1979*
PILOT INSTR.	*ZLIN526, ZLIN726*	*53*	*10.04.1978*
PILOT INSTR.	*ZLIN 726*	*118*	*30.05.1977*
PILOT	*ZLIN526,ZLIN726*	*89*	*26.04.1977*
PILOT	*IAR-818/ZLIN-*	*200*	*30.06.1976*

	526/726		

Ore de zbor pe tipuri de aeronavă	
Tip aeronavă	*Ore de zbor*
ZLIN 526,226,526F,726	*1034:11*
PZL 104	*212:05*
AN-2	*420:12*
IAR-818, 813, 824	*33:27*
PLANOR/MOTOPLANOR	*357:31*
BN-2	*99:42*
TUPOLEV-154	*123:03*
AN-24	*6014:55*
ATR	*3969:30*
TOTAL:	*12264:36*

Ore de zbor pe an	
Anul	*Ore de zbor*
2004	*432:07*
2003	*481:51*
2002	*540:08*
2001	*714:59*

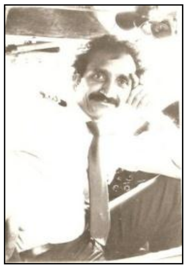
2000	*669:58*
1999	*772:55*
1998	*407:27*
1997	*378:15*
1996	*460:09*
1995	*555:11*
1994	*670:08*
1993	*526:52*
1992	*367:12*
1991	*481:17*
1990	*215:41*
1989	*689:07*
1988	*508:48*
1987	*558:21*
1986	*308:52*
1985	*255:24*
1984	*73:36*
1983	*275:08*
1982	*297:33*

1981	*107:32*
1980	*367:31*
1979	*282:27*
1978	*339:07*
1977	*219:28*
1976	*196:01*
1975	*56:52*
1974	*30:41*
1973	*23:28*
Total:	*12264:36*







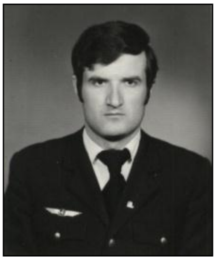








GEORGESCU M. MARIN



"M-am născut la 26 martie 1950 în comuna BUTIMANU, judeţul Dâmboviţa. În anul când m-am născut tatăl meu s-a angajat ca muncitor constructor la "CASA SCÂNTEII" actualmente "CASA PRESEI LIBERE" la care a participat de la terenul fost o livadă până la terminarea construcţiei.Am urmat şcoala generală în BUTIMANU şi am fost prima promoţie cu şcoala generală de opt ani. La terminarea celor opt clase tatăl meu optase pentru o şcoală profesională de strungari, dar mama a susţinut să merg la liceu, în opţiunea ei contând şi rezultatele bune pe care le-am avut la şcoală. Şi aşa am dat examen la Liceul din Răcari, la care am făcut clasa a IX-a. Trebuie să mai spun că pe la 9 ani tatăl meu m-a dus la Bucureşti pe şantier o săptămână. Transportul meu a fost cu bicicleta, mai bine zis pe portbagajul bicicletei cu care tata făcea naveta săptămânal, asta mai ales primăvara şi vara. Cu această ocazie, printre altele, am văzut GRĂDINA ZOOLOGICĂ de la BĂNEASA şi Aeroportul BĂNEASA. Atunci am văzut prima oară mai îndeaproape avioane ... undeva aproape de pistă staţiona un CARAVELLE; pe atunci nu ştiam cum se numeşte şi am asistat la venirea unui zbor şcoală IL - 14 cu un motor oprit şi ratarea aterizării acestuia... Ceea ce am văzut atunci ... nu prea am înţeles, pentru că habar nu aveam despre aviaţie ! Poate vă întrebaţi de unde a apărut "microbul" pentru aviaţie ?!? Părinţii mei mergeau la naşi de PAŞTI şi de CRĂCIUN şi sărbătoream împreună cu copiii naşilor. Pe mine şi pe sora mea mai mare nu prea ne luau la petreceri, dar mama care avea talent la a povesti ne punea la curent cu ce s-a petrecut şi cum s-au distrat acolo. Unul dintre copiii naşilor a fost pilot în cel de-al doilea război şi el ţinea mai întotdeauna capul de afiş al celor care participau la aceste întruniri. Mama nu prea ştia ce-s alea avioane, dar îmi povestea cu destulă acurateţe ceea ce afla... Am mai avut o altă sursă: avioanele care treceau mai mereu

pe deasupra, distanţa de la BUTIMANU la Bucureşti fiind de numai 27 km. Deci după clasa a IX-a, deşi mă remarcasem la chimie, fizică şi matematică, am mers la Breaza ca să dau examen la LICEUL MILITAR în ideea de a merge după aceea la aviaţie… Habar nu aveam că ceea ce vreau eu nu poate fi şi realizabil, pentru că nu oricine ajungea să dea examen la aviaţie! Am picat examenul din cauza "LIMBII ROMÂNE", dar nu mi-a părut rău că nu am intrat la acel Liceu… pentru că nu prea mi-a plăcut milităria! După aceasta, întrucât aveam dosarul, m-am înscris la "LICEUL DE CULTURĂ GENERALĂ BUFTEA" care îmi era mai la îndemână din punctul de vedere al transportului. Între timp tatăl meu s-a pensionat şi abia putea să-mi plătească internatul, aşa că m-am pus cu burta pe carte şi în clasele a X-a şi a XI-a am avut bursă, adică internatul gratuit. În Buftea m-am remarcat la CHIMIE, FIZICĂ şi MATEMATICĂ, iar după terminarea liceului am dat examen la CHIMIE INDUSTRIALĂ… Nu am luat examenul şi la sesiunea din toamnă am optat pentru POLITEHNICĂ ("IPB") şi am intrat la CHIMIE ORGANICĂ, facultatea de subingineri (anul 1969), la care am intrat cu a doua medie din grupă. Era prima promoţie de subingineri, despre viitoarea poziţie a acestora în societate nu se ştia nimic, un profesor ne spunea că vom fi "nici cal, nici măgar", şi poate mai jos ca un maistru… Vreau să spun că am vrut să dau examen de admitere la aviaţie, dar una dintre condiţii era să ai buletin de Bucureşti !, aşa că nu am putut… Prin aprilie 1970, după ce luasem toate examenele din iarnă, m-am retras de la facultate cu toată opoziţia conducerii acesteia. Când m-au vazut ai mei au fost cam supăraţi, dar i-am asigurat că vreau să mă pregătesc şi să dau la ingineri, dar nu a fost aşa pentru că facultatea a comunicat retragerea la COMISARIATUL MILITAR şi aşa am fost încorporat militar la o unitate de geniu din ALBA IULIA (pe atunci cu sediul în cetate "LA COADA CALULUI LUI MIHAI VITEAZU"); am ajuns acolo exact după inundaţii, apele nu se retrăseseră complet, aşa că am nimerit bine…! Am fost încorporat împreună cu un consătean şi, după ce ne-

au tuns la zero şi ne-au îmbrăcat militari, când ne-am întâlnit am avut un şoc, aproape că nu ne-am recunoscut. Printre cei încorporaţi eram foarte puţini absolvenţi de liceu, aşa că am fost făcut în două săptămâni ... SANITAR. Am participat la construcţia de drumuri din zona IZVORUL MUREŞULUI - VOŞLĂBENI – GHEORGHIENI şi ANINA - VALEA MINIŞULUI - BOZOVICI. La sesiunea din vara anului 1971 am obţinut concediu pentru ca să particip la examen la facultate, nu am fost bine pregătit şi a fost mai mult un act de prezenţă şi o ocazie ca să beneficiez de 14 zile de concediu. Am terminat armata în octombrie 1971 şi după aceea m-am angajat la ELECTROFAR, unde se fabricau tuburi de neon. Şefii erau foarte mulţumiţi de mine şi au fost foarte surprinşi când mi-am dat demisia pe motiv că vreau să dau examen la facultate, asta era în primăvara anului 1972. Iniţial m-am prezentat la examen la PETROL ŞI GAZE, dar nu a fost să fie şi am căzut - cum se zice - "la mustaţă". După sesiune am început să mă interesez pe la facultăţi ce locuri au rămas pentru toamnă; aşa am văzut pentru prima data - la INSTITUTUL POLITEHNIC BUCUREŞTI - POLIZU -afişul cu ŞCOALA SUPERIOARĂ DE AERONAUTICĂ CIVILĂ; surpriza mea a fost că putea candida oricine, indiferent de domiciliul din buletin. M-am înscris şi m-am prezentat la vizita medicală. Erau 90 de locuri scoase la concurs şi înscrişi vreo 300. Am făcut vizita medicală la C.M.A. din STR. CEASORNICULUI; eram cam firav şi la un moment dat, la CHIRURGIE, mi-au scris pe Fişa medicală "DEBILITATE FIZICĂ", la 1,75m înălţime aveam numai 65Kg. Nu pre ştiam ce înseamnă şi am crezut că am picat examenul şi am întrebat un doctor de pe hol dacă este cazul să mai continui, la care acesta a tras o înjurătură şi mi-a spus că jumătate din aviaţie sunt prea graşi, iar eu mă vait că sunt slab, aşa că am continuat... În ziua rezultatelor la examenul medical, surpriză!, am citit "INAPT". A doua zi urma examenul teoretic la fizică şi matematică, aşa că eu m-am resemnat, am mai pierdut o zi în BUCUREŞTI şi a doua zi am plecat acasă. Când am ajuns acasă, din poartă mama mi-a dat o telegram de la MTTc, care

mă informa că s-a comis o greșeală și că trebuie să mă prezint de urgență la examen… Examenul la fizică se dăduse, așa că m-am prezentat la cel de matematică organizat în cadrul ŞCOLII POSTLICEALE PENTRU TRANSPORTURI din GRIVIȚA , actualmente o clădire-ruină. La examen m-am nimerit aproape de grupul "OLTENILOR" format din GEORGESCU FLORENTIN, MOLDOVEANU PETRE, NĂSTĂSIE FLORIAN, cărora le-am cerut sprijin, dar aceștia nu m-au băgat în seamă - era examen "nu?", eu cine eram ?! Nu am strălucit după întorsătura pe care a luat-o viața, dar am luat ceva aproape de 6. În timpul examenului am fost informat că proba restantă o voi da la MINISTERUL TRANSPORTURILOR a doua zi, că voi avea bilet de acces la poartă. A doua zi m-am prezentat la M.T. și am ajuns într-o sală unde l-am întâlnit cu aceeași problemă pe NICUȘOR OLTEANU. Ni s-au dat subiectele și de bine de rău am reușit să ne ajutăm, așa că eu cel puțin am făcut o lucrare foarte bună. În aceeași sală se corectau și lucrările celorlalți și am auzit o seamă de nume, numele piloșilor, bineînțeles ... Cei din comisie se întrebau: "ăla a luat notă de trecere, dar ăla???"

A doua zi am fost convocați acolo unde am dat primul examen și ni s-a comunicat verdictul. Din 90 de locuri s-au completat numai 66, ultimul a intrat cu 5 la matematică și la fizică MIHALACHE MARIN, care a strigat de bucurie!



Prima zi de școală la SSAC, dar în cadrul ŞCOLII DE OFIȚERI DE AVIAȚIE, BOBOC - BUZĂU, un altfel de armată, adică de ce am fugit am găsit din nou …!

Nu am avut uniformă kaki, ci o uniformă de liceu cu bonetă, dar am făcut tot un fel de militărie. Am făcut studiile primului an undeva la subsolul Școlii

militare și eram priviți foarte ciudat de către ceilalți colegi din Școala militară de ofițeri active…

În timp ce noi făceam cursurile teoretice, instructorii făceau trecerea pe noile avioane ZLIN-526F, proaspete, venite din CEHOSLOVACIA.

După terminarea cursurilor teoretice am dat examenele de trecere la zbor și s-au făcut Grupele de instrucție. Am avut ca instructor pe dl. Comandor IONESCU GHEORGHE, iar Grupa era formată din MIHALACHE MARIN, VÂRLAN DORU, FRUMUZACHE GABRIEL, PANȚÂRU DAN, PORDEA PETRU, NAIDINESCU MARIAN și SUBSEMNATUL. Am zburat, inițial, pe aerodromul Școlii, adică la BOBOC. De la început Școala militară, mai bine zis cadrele ei, nu ne-au prea iubit și au avut grijă să ne pună fel de fel de piedici, așa că după primul an nu am reușit să acumulez decât circa 25 ore de zbor. Nu am ieșit la simplă comandă după primul an și pentru că eu nu am fost un as, am prins mai greu, dar după aceea nu am mai uitat!

După cursurile teoretice ale anului doi am plecat pentru zbor la FOCȘANI.

Chiar din primul an ni s-au făcut uniforme de gală care semănau cu ale piloților civili (mai puțin tresele de pe mâneca hainei), care ne-au schimbat în mod semnificativ înfățișarea și moralul. Când ieșeam în oraș, adică în Buzău, altfel eram priviți…

La FOCȘANI am avut instructor tot pe dl. IONESCU GHEORGHE, adică "NEA IONESCU". În anul doi de studii am fost militarizați, adică S.S.A.C.-ul a fost "înghițită" de Școala militară, nu au putut să admită că pot exista două școli de aviație una lângă alta, așa că "NEA IONESCU" a devenit CĂPITAN, iar noi elevi caporali… Acum am devenit "escadrilă" în cadrul Școlii militare și comandant l-am avut pe colonelul ENACHE ION.

Zborul a decurs pentru grupa noastră fără incidente, am ieșit cu toții la simplă comandă și am sărbătorit aceasta cu mărăcinii de rigoare … Adică cel care ieșea la simplă, după ce termina programul de zbor, era felicitat de către Conducătorul de zbor, de instructorul său și apoi colegii îl prindeau și-l băgau cu fundul gol în mărăcini: asta era botezul aerului …

În același an, aviația și-a luat tributul și o zi s-a terminat cu o mare tragedie. La un exercițiu de zbor instructorul POȘOGA și elevul-pilot UNGUR VICTOR au intrat în vrie plată, s-au prăbușit la verticala locului (Pădurea Căprioara de lângă Focșani) și au decedat… Zborul a continuat după aceea până în toamnă când ne-am întors la BOBOC înapoi pentru partea teoretică. Anul trei a început cu o mare păcăleală, am fost aleși o clasă să zburăm avionul IL-14, am învățat aproape tot anul acest avion, iar primăvara s-a revenit astfel ca toți să zboare avionul AN-2. Așa că în câteva luni am învățat alt avion, nu unul de transport, ci unul pentru utilitară, foto și sanitar. În anul trei l-am avut ca instructor pe căpitanul PREDA GHEORGHE zis "CHARLY", DUMNEZEU SA-L IERTE, A MURIT la o Școală de aviație organizată de România în ANGOLA prin anii 1981 – 1982, zbura avionul BN-2 cu un elev-pilot angolez și a fost împușcat în aer, elevul a aterizat cu el mort! Colegii de grupă la AN-2 au fost: LUCA VASILE, PANȚÂRU DAN, BUTNARU NICOLAE, SZEKULA IOSIF, ROȘCA TITI și DUMITRAȘCU VIRGIL. Zborul a decurs fără probleme, am fost detașați tot la FOCȘANI. Ceva inedit în anul trei, am fost obligați conform regulilor școlii militare să facem un salt cu parașuta… Asta nu prea ne-a plăcut, dar a avut și o parte profitabilă: saltul s-a plătit cu 100 lei, ceea ce era ceva la acea vreme ! În prima duminică după salt s-a dat învoire generală așa că a fost distracție maximă. Apropos de salt, nu au fost probleme, s-a terminat doar cu una sau două luxații, și unii au ajuns în râul MILCOV, în rest totul a fost "OK".

Am terminat și zborul și în total în toți anii am acumulat vreo 80 de ore de zbor, insuficient pentru a fi brevetați ca piloți civili, pentru acest lucru trebuiau cel puțin 150 ore. Ni s-au dat diplomele de absolvire și a urmat repartizarea din 15 septembrie 1975. Un singur pilot a fost repartizat la TAROM, el fiind BUTNARU NICOLAE (acesta a decedat în accidentul cu IL-14 la SIBIU la aproape un an de zbor la TAROM). Celelalte repartiții au fost la ACR și la AVIAȚIA UTILITARĂ.

Prin natura repartiției și a sorții am ajuns la AEROCLUBUL CENTRAL ROMÂN. M-am prezentat la 15 octombrie 1975 la ACR și după aceea am fost duși la AEROCLUBUL BRAȘOV-GHIMBAV. Eram aproape 20 de piloți care erau cazați în Aeroclub, masa de prânz o mâncam la ICA-BRAȘOV, iar dimineața și seara ne găteam mâncarea în aeroclub la bucătărie, adică "VILA CONȚU". Era toamnă și în patria cartofului, adică în împrejurimile Brașovului se recoltaseră cartofii și după ce s-a arat am ieșit să ne facem provizii pentru iarnă, nu pentru că ar fi fost scumpi cartofii, dar eram leneși să-i cărăm din oraș, așa că am strâns cam câte 30-40 kg, din ce rămăsese pe ogoare, pentru fiecare.

Pentru început am zburat avionul IAR-818, nu de altceva, doar ca să ne strângem ore pentru a fi brevetați ca piloți zbor cu motor, adică am completat diferența până la 150 ore. L-am avut ca instructor pe nea GICĂ DUVLEA, un om de aur, fost pilot la AVIASAN și acum instructor la ACR. Ne-a făcut câte 3-4 ture de pistă cu IAR-818, după care s-a dat jos din scaun, a legat centurile scaunului și mi-a spus să-i dau drumul ! Am zburat circa 28 de ore pe IAR-818, după care am schimbat avionul cu ZLIN-526. Am avut ca instructor pe RUSU CEZAR (membru a lotului național de acrobație) de la care am avut ce învăța. Tot cu el am văzut cum se face o ABRACADABRA, sau looping inversat, el profita că zboară cu noi ca să se antreneze pentru campionatul național. Nu pot să nu spun câteva cuvinte și despre cum am zburat pentru prima oară iarna. A nins foarte mult,

era zăpadă de vreo 50 cm și noi ne luasem la revedere de la zbor, ne gândeam că cine o să facă pârtie pe o așa distanță. Aeroclubul este vecin cu ICA-BRAȘOV, adică fabrica de avioane, și într-o zi TITI GOJMAN pilot pe IAR-313 PUMA a luat un elicopter și a măturat pista de la ieșirea din fabrică și până la capăt de a rămas iarba curată ..., dar înghețată! Eram tineri, cu elan am improvizat dintr-o bancă solidă un plug pe care l-am târât și ne-am făcut acces la pârtia făcută de fabrică, a fost ceva extraordinar! În acea iarnă am zburat vreo 20 de ore pe ZLIN-526. Din primăvară am fost repartizat la Aeroclubul "H.COANDĂ" - PITEȘTI. La PITEȘTI am făcut cunoștință cu noul avion ZLIN-726. Pe acest avion am făcut numărul necesar de ore astfel că la 30 iunie 1976 am fost brevetat pilot profesionist. Tot în 1976 Aeroclubul Central Român urmărea să-și aleagă piloții apți pentru lotul național de acrobatie și la PITEȘTI s-a organizat o perioadă de antrenament numai pentru acrobație. Atunci l-am avut ca instructor pe pilotul ULICI, cu care am parcurs întregul program. Nu am avut veleități pentru acrobație și în septembrie mi s-a permis să particip la un test pentru piloți de transport la TAROM organizat de către CIPA. În urma testului am fost transferat la CIPA unde am început cursul de IL-14 pentru a face zborul instrumental necesar în aviația de transport. În 1977 am zburat 55 ore pe IL-14 cu instructorul CIPA NAE CRISTEA zis "ȚAMBAL". Tot în același am făcut cursul de AN-24 pe care m-am calificat copilot la data de 30 octombrie 1977. Odată cu calificarea pe avionul AN-24 am fost încadrat la Compania TAROM.La Compania TAROM am zburat în cadrul detașamentului AN-24 până în primăvara anului 1979, când, pentru a fi promovați ca piloți comandanți la transport s-a pus condiția să avem 250 de ore de zbor în funcția de comandant la categoria IV de avioane, așa că am fost trimis înapoi la aviația sportivă... Am zburat ZLIN-ul din primăvară până în toamnă când am fost chemat înapoi la TAROM și pentru că era nevoie mare de piloți pentru cursele externe ... am fost promovat la avionul BOEING-707. Am zburat la B-707 în anii 1980 și 1981 și

astfel am văzut lumea. Cu ocazia trecerii la B-707 am putut să obțin prin examene pentru brevetul ATPL cu numărul338 din 30 mai 1981. La B-707 am zburat aproape 800 ore cu numeroase zboruri la SINGAPORE și NEW YORK. În aviație am avut parte de dansul tango, adică un pas înainte și doi înapoi, așa că în ianuarie 1982 m-am întors la AN-24... În 10 iunie 1984 am fost calificat pilot comandant minima II-a pe avionul AN-24. La AN-24 am promovat camandant minima I-a, apoi la 21 aprilie 1986 instructor de zbor. În cadrul detașamentului AN-24 am zburat circa 4.500 ore până în octombrie 1987 când printr-o întâmplare am fost promovat la avionul BAC 1-11. În AUGUST-SEPTEMBRIE 1987 am fost trimis să zbor cu AN-24 la Sofia și habar nu am avut de promovările care au fost făcute. La întoarcere am fost chemat la DIRECTORUL DE ZBOR PAUL BOZGA care m-a întrebat dacă vreau să trec la BAC. Mi s-a adus la cunoștință că am un mare handicap, cursurile începuseră de mai bine de două săptămâni, și eu am spus "DA", ce să mai aștept. Se zicea că eram propozabil pentru B-707, dar nu știam când se va întâmpla asta... Transferul mai avea un avantaj: tizul meu MARIAN GEORGESCU a refuzat promovarea la BAC-1-11. Și așa în două zile, VINERI și SÂMBĂTĂ, transferul s-a făcut. A urmat o cursă de urmărire ca să-i prind din urmă pe ceilalți colegi în ceea ce privește cursurile predate deja; am avut noroc cu un coleg inginer care mi-a împrumutat cursurile și astfel le-am copiat zi de zi și în circa zece zile i-am ajuns din urmă. Am avut și un mare avantaj, o mare parte din echipamente se asemănau cu cele de la B-707. M-am calificat copilot la BAC-1-11 pe 15 iunie 1988, iar în toamna anului 1988 am făcut primul contract în NIGERIA la LAGOS pentru Compania GAS AIR. Prin FEBRUARIE 1989 eram programat să plec la simulator la LONDRA, dar la detașament mi s-a comunicat că s-ar putea să rămân la DUBLIN la RYANAIR dacă trec testul. Instructor a fost RĂICAN COSTIN și am mai avut coleg pe CĂPUȘAN GABRIEL. COSTIN, deși era inginer ca și GABI și-n plus colegi de facultate, m-a ales pe mine ca să mă prezinte la simulator

instructorului din cadrul CAA IRLANDA. La simulator era prezent și comandantul detașamentului BAC-1-11 RĂCARU GHEORGHE care, după ce am terminat simulatorul, mi-a spus "BRAVO GEORGICĂ" și așa am ajuns la DUBLIN. Am avut 20 de zile să ne pregătim la legislație și după ce am susținut testul am primit licența și am rămas la contract încă 50 de zile. Așa am început activitatea în străinătate. La RYANAIR am activat până în toamna anului 1990. Am mai revenit la DUBLIN în februarie 1994, pentru 40 de zile, pentru că piloții de la RYANAIR făceau trecerea pe BOEING-737. Pe 27 aprilie 1994 m-am calificat comandant la BAC-1-11. Din 1993 am fost mai întâi în BORNEO la KOTA KINABALU, MALAEZIA, cu BAC-1-11 (seria 475, mărfar), unde am făcut naveta între KOTA KINABALU și KUALA LUMPUR cu escală la Kuching. În același an, din toamnă, am început să merg la contract în PAKISTAN la KARACHI.



Primul zbor de comandant la BAC-1-11 l-am făcut în PAKISTAN. În perioada PAKISTAN zburam o lună acolo una la BUCUREȘTI. De obicei acolo se zbura circa 80 – 90 ore, iar acasă se zbura mai puțin. Din 1994 am activat până în martie 2000 când contractual s-a terminat.



În 31 mai 2000 am efectuat ultima cursă a avionului BAC-1-11 la TAROM pe ruta OTOPENI-SALONIC-OTOPENI avându-l copilot pe SPÂNACHE. La plecarea în cursă nimeni nu știa nimic, mecanicii erau optimiști, iar la întoarcerea din cursă mi-au comunicat că s-a terminat, asta a fost ultima cursă a avionului BAC-1-11…! Deoarece eram la un moment dat foarte critic, dacă promovam trebuia să stau mai mult de doi ani, se știa că Legea de pensionare urma să se schimbe, am ales să intru în concediu și la 01.08.2000 m-am pensionat. În total am zburat la BAC-1-11 circa 7.000 ore.



În ianuarie 2003 mi s-a ivit ocazia să zbor din nou și, pentru că era foarte tentant, am acceptat. Astfel am făcut trecerea pe avionul BOEING-727 VIP. Trecerea am făcut-o în Anglia la FLIGHT SAFETY BOEING-GATWIK. Cursul a decurs circa o lună cu baza teoretică și 40 ore de simulator; cursul a fost foarte dur conform normelor engleze și s-a încheiat cu un test teoretic și unul pe simulator la care a asistat și un inspector din partea CAA România. Am preluat avionul din Franța de la Perpighon unde a fost pentru Stage III și un chit cu wiglets. Am avut instructor un pilot spaniol care a stat cu noi până ce s-a calificat întreg echipajul. Prima bază a avionului a fost în Libia la Tripoli - aeroport Mitiga (aeroport internațional situat la 11 kilometri est de Tripoli, fostă bază militară - Wheelus Air Base - înainte de 1970). Toată activitatea avionului a fost în general pentru demnitari și președinți ale unor țări din Africa. Inițial ne văitam că nu ne place la Tripoli, dar după ce ne-am mutat la BAMARO în MALI am văzut că poate fi cu mult mai rău… Avionul era foarte bine dotat cu UNS, GNS, GPS și FMS, avea o autonomie de 8 ore și datorită dotărilor, saloane, dormitor etc. nu putea lua decât maxim 26 de pasageri. La Boeing-727 am zburat circa 500 de ore în calitate de comandant. O mare problem a zborului la B-727 a constituit-o viața în AFRICA, apropos: în 2003 am făcut o malarie, și programul de muncă în salturi: Zborul cu președinți de stat a inclus o muncă foarte dură cu zbor până la destinație de până la 17 ore efective de zbor. Tot timpul erai pe STAND-BY și uneori într-o lună zburai 4-5 zile, iar în rest stăteai la hotel. În trei ani am zburat pe B-727 circa 800 ore, am văzut multe locuri pe care altfel nu aș fi avut posibilitatea să le văd, a fost ceva inedit pentru un final de carieră ca pilot. Am bătut Africa în lung și-n lat, am fost în America, în Cuba, Brazilia, China, Europa, Mali, Seychelles și altele.În octombrie 2005 m-am retras și am decis să revin cu picioarele pe pământ. În întreaga mea carieră

am fost un om norocos, nu am avut situații critice, situații deosebite de zbor. Îi mulțumesc lui "NEA PETRICĂ" care a avut grijă de mine și am terminat întreaga activitate de zbor fără să fi avut nici-o oprire de la zbor, nici-o penalizare sau retrogradare. Nu pot să nu menționez că am întâlnit situații mai grele, vremea nefavorabilă a jucat un mare rol în a accentua condițiile de zbor. Am zburat în condițiile noastre cele de toate zilele, iarna cu zăpadă, givraj, zile întregi cu ceață, vara cu fronturi de furtună, temperaturi foarte mari, furtuni de nisip, vânt foarte puternic, dar toate acestea fac deliciul profesiei de pilot de transport până la urmă...

Câteva relatări mai picante:

Aş începe cu o cursă cu avionul AN-24 la Oradea. Vremea bună, deci totul a decurs normal până la aterizare. Înainte de pragul pistei din iarbă s-au ridicat numeroase păsări, s-a auzit un răpăit în fuselaj și câteva s-au îndreptat spre motorul drept. Când am ajuns la parcare am găsit o pasăre în radiatorul de ulei al motorului fără să provoace pagube, ci numai a obturat prize de admisie. Comandantul de aeroport a mers cu o mașină la capătul pistei și a mai adunat circa 12 păsări. Nu am avut nici o avarie și am plecat normal, la următoarea cursă comandantul de aeroport mi-a spus că a făcut o ciulama grozavă, păsările erau potârnichi ...

Tot cu AN-24, așteptam de dimineață ca să se deschidă tot ... Oradea, era ceață și nu era nici o mișcare. Pe la ora 14 s-a deschis și am decolat două curse cu destinația Oradea, eu primul și VASILE ADRIAN la circa 15 minute în urmă. Când am ajuns pe finală vedeam pământul până la începutul pistei, după care venea ceața. Am aterizat văzând numai circa 300m din pistă după care am intrat în beznă. După ce am degajat pista l-am avertizat pe ADRIAN V. să se grăbească. A aterizat și el cu bine. În aeroport pasagerii discutau că toată ziua a fost mai bine și nu a venit nici-un avion, iar acum au venit două... La plecare Adrian V. mi-a spus să mă duc eu primul

pentru că el a vut destule la aterizare. Am decolat amândoi cu bine și cu bine am ajuns la BĂNEASA.

Cursă cu AN-24 la VARȘOVIA. Pe tronsonul WAW - OTP, ca de obicei, la Otopeni era ceață. Controlorii au vrut să ne trimită direct la CONSTANȚA, dar eu le-am sugerat să vin și să trec la vertical OTP, și mi-au aprobat. Navigatorul șef al Companiei - colonelul Costache - mi-a transmis prin APP că pot să vin și să încerc; menționez că mai urmau să sosească și alte curse la aterizare pe OTP, eu fiind primul. Am venit, am urmat ILS-ul OZR și am aterizat, cu minima cea știută: plafon 60m, RVR 550m. După mine a aterizat un TU-154 și au cam bombănit, asta mi-a transmis GHERGHEL BOGDAN care era copilot la TU-154.

La BAC eram copilot și zburam la DUBLIN; am făcut echipaj împreună cu comandantul STAN GHEORGHE. Am prins o zi așa de vântoasă că pentru pistele principale componenta lateral a vântului depășea limitele admise. Vântul era în rafale de 40-50 kts și singura pistă pentru care component era de față era una de numai 1.600m. STAN m-a întrebat "ce facem bă?", iar eu i-am spus că aterizăm pe cea scurtă, că și așa viteza față de sol era de circa 8okts. Și totul a decurs normal. Toate avioanele de până la B-737 au aterizat pe acea pistă.

Cursă deosebită am făcut cu Președintele României EMIL CONSTANTINESCU la SALZBURG. SILE GROZAVU era instructor și eu pe post de copilot; am fost luat eu, deși eram calificat comandant. Am stat trei zile, cât timp a ținut întrunirea șefilor de stat de la SALZBURG, am vizitat locuri foarte frumoase.



Cursă de STOCKHOLM tot cu BAC-ul; pe aeroport copilotul m-a întrebat cât combustibil luăm. I-am spus să facă plinul, s-a uitat la mine și m-a întrebat "DE CE". I-

am spus să facă plinul pentru că acasă nu se ştie cum va fi vremea. Pe drumul de întoarcere, începând de la BAIA MARE am ascultat VOLMET-ul şi ştirile nu erau prea bune. Otopeniul era spre închidere, iar singurul aeroport deschis era TIMIŞOARA, dar nu mai erau locuri de parcare… La intrarea în legătură radio cu APP, ATIS-ul dădea pentru OTP: plafon 30m, cu RVR 400m pentru OZR, dar controlorul m-a anunţat că un B-707 a făcut şcoală, că a aterizat şi a dat condiţiile de 60m cu 550mRVR OZR. Am cerut şi eu să vin şi să încerc şi i-am anunţat că în caz de ratare să-mi ia ATC-ul pentru ISTAMBUL. Era singurul aeroport ferm deschis din zonă… Am venit, am aterizat, dar după aceea nu reuşeam să degajez pista pe calea de rulaj pentru că nu vedeam mai nimic. Când am ajuns la detaşament am răsuflat uşurat, când am aflat că toată şefimea era la TIMIŞOARA…

La BAC cele mai multe ore le-am zburat în PAKISTAN. După un contract în PAKISTAN mi s-a dat o cursă OTOPENI-TIMIŞOARA-VERONA şi retur. Obişnuit cu condiţiile din străinătate, nu m-am dus la meteo, dar l-am întrebat pe copilot cum este vremea. Răspunsul lui a fost unul foarte liniştitor: "CAVOK", nu puteam să am dubii, zburam şi cu un copilot aproape de a fi calificat comandant. După decolare controlorul de la ACC ne-a întrebat unde mergem?, pentru că LA TIMIŞOARA ESTE CEAŢĂ! Am dat-o cotită, că noi mergem către TSR şi dacă nu se deschide vom ateriza la Oradea, şi aşa a şi fost! Copilotul s-a scuzat, dar nu avea nici o relevanţă, eu eram cel mai mare vinovat! Am avut noroc că nimeni nu s-a sesizat că noi am avut o aterizare în plus, respectiv despre motivul acesteia…

După ce am ieşit comandant, pentru că nu erau bani…, nu ne-au dat minima I-a, dar au dat o derogare că putem zbura şi iarna cu minima II-a. Toată iarna nu au fost condiţii deosebite, aşa că am zburat lejer. În aprilie am deschis o cursă nouă pentru TAROM: OTOPENI – VERONA şi retur. La această cursă eram supervizat de instructorul CECĂREANU OVIDIU, care mi-a spus că eu voi face

totul. Ca un făcut, toată iarna a fost OK și acum toate erau la minimă. Mi-am zis că de data aceea am tras o carte mai puțin bună, dar totul s-a terminat cu bine și cu o nouă relație deschisă pentru companie…

La sfârșitul carierei de pilot îi mulțumesc lui DUMNEZEU, și lui SFÂNTU PETRU, că a avut grijă de mine, că nu am avut nici un incident, accident sau oprire de la zbor, nici medical și nici disciplinară. Cu aproape 13.500 ore de zbor, acum mă rog să fie sănătate, că de alte probleme mă voi strădui eu să scap de ele…”

GHERGHEL I. BOGDAN EUGEN



“M-am născut la data de 11 mai 1953… Am urmat cursurile Școlii Generale no.16 (clasele I - VIII), respectiv ale Liceului Teoretic no.3 din orașul Sibiu . După absolvirea Liceului am dat examen de admitere și am fost admis ca elev-pilot la S.S.A.C.... Pe parcursul celor trei ani de Școală de aviație am avut următorii instructori de zbor:

Anul I - Dl Rohatin

Anul II - Mr. Ioniță Ion

Anul III - Mr. Iliescu Traian

Dupa absolvirea Şcolii de aviaţie am fost repartizat la Intreprinderea de aviaţie utilitară Bucureşti (anii 1975 - 1979), unde am zburat avionul AN - 2. În această perioadă am urmat şi cursurile pentru instruirea în zbor IFR, la CIPA, unde am zburat avionul bimotor BN-2Islander .



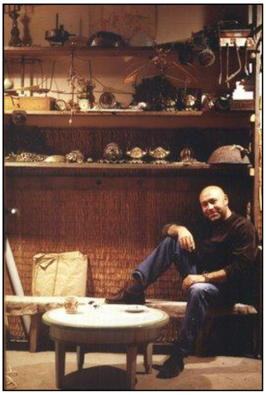
Ulterior am fost selecţionat şi am trecut la Compania TAROM, unde am zburat avioanele AN–24 şi TU–154. Am acumulat în total 13.600 ore de zbor.



Am avut trei evenimente mai deosebite de zbor, anume: anunţîri de "bomba la bord" (in timp ce zburam avionul TU–154 pe rutele: Bucuresti-Tel Aviv, Alger - Bucuresti, respectiv, Roma – Bucureşti.

Actualmente sunt pensionar, iar în timpul liber ... zbor avionul ultra-uşor înmatriculat YR - 5171, tip: CT-SW. "

IACOB N. COSTEL



"M-am născut la 6 aprilie 1953. În anul 1972 am absolvit liceul teoretic No.39 din Bucureşti. În anul 1985 am absolvit INSTITUTUL DE ARTE PLASTICE "NICOLAE GRIGORESCU" secţia SCULPTURĂ din Bucureşti. La S.S.A.C. am făcut parte din grupa 7 şi am avut instructor de zbor în anul 1973 pe ROHATIN SORIN şi în anul 1974 pe IONITĂ ION. Nu pot să scriu pagini de proză, dar gândesc că, de mici copii noi visăm. Şi mulţi visează că au aripi. Mă simt onorat şi privilegiat că eu mi-am îndeplinit acest vis"

Ionescu M. Şerban



"În anul 1975, după absolvirea Şcolii de aviaţie, am fost repartizat la A.C.R. - Aeroclubul Braşov, pentru completarea numărului de ore necesar obţinerii brevetului de pilot profesionist. După doi ani de activitate ca instructor sportiv, am fost promovat, la 1 ianuarie 1977, iniţial la CIPA, pentru instruire în zbor IFR şi, respectiv, trecerea pe un avion de transport, unde am zburat pe IL – 14 şi AN – 24. După terminarea programului de instruire am fost încadrat la Compania TAROM. În anul 1982 am fost promovat de la AN – 24 pe avionul IL – 18. La acest tip de aeronavă am zburat un număr semnificativ de ore şi, succesiv, am fost: comandant de aeronavă, instructor, pilot de recepţie şi control, comandant adjunct de detaşament. În anul 1989 am făcut trecerea pe avionul Boeing – 707, unde am zburat în calitate de copilot, comandant, instructor şi, de asemenea, am fost comandant adjunct de detaşament.

Pe acest tip de aeronavă, închiriat de către Compania TAROM, am zburat, în anul 1990, pe teatrul de operaţiuni militare din Golf (Desert Storm), în numele RAF, iar în perioada 1991 – 1996, la Compania Air Afrique, cu baze de operare la Marsilia şi Paris, practic pe rute aeriene din toată lumea. În sfârşit, în anul 1997, am făcut trecerea pe avionul Boeing – 737, zburând toate variantele acestuia: -300, - 700, - 500, - 800. Am fost pilot comandant, pilot instructor, pilot de recepţie şi control.



În anul 2004 am zburat, timp de opt luni, sub Contract TAROM, pentru Compania SkyEurope Airlines, ca instructor de zbor.



În perioada 2005 – 2006, tot sub contract TAROM, am zburat pentru Compania Rwandair Express, pe avionul Boeing – 737-500, de pe aeroportul Kigali. În anul 2008 m-am pensionat, dar am continuat să zbor la TAROM până în anul 2009 inclusiv.



Din anul 2010 zbor la Compania Blue Air.

Până în prezent am acumulat un număr de peste 19.200 de ore de zbor, pe mai multe tipuri de aeronave, astfel:

- *Zlin-526F, în anii 1973 – 1975, 1976, 1979*
- *AN-2 și IAR, în 1975*
- *IL-14, în 1977*
- *AN-24, în 1977-1981*
- *IL-18, în 1982-1990*
- *Boeing-707, în 1991-1997*
- *Boeing-737, în 1990-2010*



Aș putea menționa, pentru istorie, că am avut ocazia să zbor cu TOȚI președinții României, adică: Nicolae Ceaușescu (cu avionul IL – 18, într-un zbor intern - la Suceava, - atunci când am înlocuit un echipaj de la flotila specială prezidențială), Ion Iliescu (pe care l-am transportat la Washington/SUA, New York/SUA, Johanesburg și Cape Town/RSA),

Emil Constantinescu(la Bruxelles/Bergia) şi ... Traian Băsescu(la Bruxelles/Belgia).De asemenea, în februarie 2007, am executat un zbor de importanţă deosebită la Tokyo/Japonia, având la bord pe domnii Tăriceanu (prim ministru al României), Berceanu şi Vlădescu, ocazie cu care pot afirma în cunoştinţă de cauză că am definitivat aprobarea Legii 223 din 4 iulie 2007 privind Statutul personalului aeronautic civil navigant profesionist din aviaţia civilă din România…"

JIANU D. GEORGE

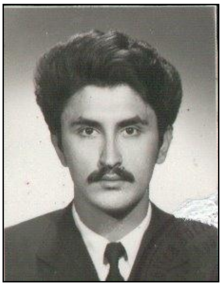


"M-am născut la data de 4 decembrie 1952 în municipiul CRAIOVA...Am urmat cursurile Şcolii generale (1959 – 1967) şi Liceul (1967 – 1971) în Craiova. Ulterior am dat examen de admitere şi am fost admis la S.S.A.C. În anul I l-am avut ca instructor de zbor pe domnul SCUTARIU ION, iar grupa de instruire era formată din: Moldoveanu Petre, Paliştan Virgil, Dima Petrică, Băltăreţu Nicolae, Dobocan Marius şi subsemnatul; am zburat pe avionul ZLIN-526F înmatriculat YR-ZLJ. În anul II l-am avut instructor de zbor pe domnul FRANGULEA, iar colegi de grupă i-am avut pe: Frumuzache Gabriel, Moldoveanu Petre, Paliştan Virgil, Dima Petrică, Băltăreţu Nicolae. În anul III am zburat avionul AN-2 şi l-am avut instructor de zbor pe domnul ILIESCU GHEORGHE, iar colegi de grupă i-am avut pe: Moldoveanu Petre, Dima Petrică, Frumuzache Gabriel, Şerbu Ion…
După absolvirea Şcolii de aviaţie am urmat şi alte cursuri, precum:
· Management of Change and Innovation - Dublin University
· Airport Management, Planing & Operation Course - Sovat
· Programul de formare a resurselor umane în domeniul administraţiei publice din România - Universitatea Catolica del Sacro Cuore Piacenza
· Unternehmensplanung, Controling und Organisation am Flughafen - Hamburg Airport
· Managementul resurselor umane - Ministerul Educaţiei şi Cercetării
· Management de aeroport - Universitatea Babeş-Bolyai, Cluj-Napoca
· Management general - Universitatea Babeş-Bolyai, Cluj-Napoca

· Marketing aeroportuar - Universitatea Babeş-Bolyai, Cluj-Napoca
Activitatea în aviaţie:
În perioada 1975 – 1977 am fost pilot instructor la Aeroclubul Oltenia, Craiova. Între anii 1978 – 1988 am fost Comandantul Aeroclubului Oltenia, Craiova. Între anii 1989 – 1994 am fost pilot la Aerobaza Craiova. Tipuri de aeronave zburate: ZLIN-526F, AN-2, IAR-818, diferite tipuri de planoare şi motoplanoare. Am acumulat un număr de 8425 ore de zbor, fiind de-a lungul anilor: pilot, pilot instructor. La capitolul "evenimente de zbor" aş menţiona un accident cu planorul în anul 1986…

Activitatea în alte domenii:
· Director general la S.C. Conizol S.A., Craiova (1994 – 1995)
· Director general al Aeroportului internaţional Craiova (1995 – 2005)
· Membru fondator al ARPIA, filiala Craiova "

MARIN C. ŞTEFAN



"M-am născut pe 06 feb.1953 în Bucureşti într-o zi de joi, în miezul zilei. După spusele parinţilor a fost o zi geroasă cu multe schimbări, o zi a extremelor care în mod sigur şi-a lăsat amprenta asupra felului meu de a fi, dar şi asupra drumului meu în viaţă.Nimic nu am obţinut uşor. M-am zbătut pentru tot ce am câştigat şi asta m-a făcut mai puternic.Dar în mod cert mai puternic m-a făcut aviaţia cu tot ce cuprinde ea, cu tot ce aceasta îţi dă şi îţi ia, cu faptul că de nenumărate ori te pune faţă în faţă cu tine însuţi şi ca să răzbeşti trebuie să te autodepăşeşti.Nu imi pot aduce aminte, dar sigur atunci când am deschis ochii primul lucru pe care l-am văzut a fost cerul şi pe el o imensă dâră de condensare lăsată de un avion.Numai aşa îmi pot explica cum acest lucru m-a urmărit toată viaţa şi numai atunci când eu însumi am lăsat această urmă pe cer m-am simţit împăcat şi liniştit. Toată copilăria mea a fost marcată de acest cuvânt magic: zbor. Construiam tot felul de avioane şi rachete, motoraşe şi paraşute de salvare. Biblioteca mea păstrează şi acum cărţile de specialitate, cărţi despre aviatori români,

literatură de aviație, literatură SF. Anii de liceu i-am făcut la "C.A.ROSETTI" din cartierul Floreasca din București. Eram cunoscut de toți profesorii ca un elev căruia îi place zborul și care era în stare să povestească la nesfârșit despre avioane și rachete. Cred că toate energiile care susțineau acest lăcaș de educație și cultură erau favorabile zborului în sine, pentru că de aici au plecat mai mulți tineri care au făcut carieră în aviația română. După terminarea liceului în anul 1972, pentru că nu se putea altfel, am urmat cursurile S.S.A.C. de la Boboc, jud. Buzău. Aici am învățat cu adevărat să zbor. Au fost momente deosebite în acei ani, pornind de la cunoașterea colegilor, cursurile complexe despre aviație, motoare, aeronave, aparate de bord, navigație, meteorologie etc. Nu poți să uiți primele zboruri, primele probleme apărute în timpul zborului care îți dădeau fiori, dar pe care instructorii le rezolvau cu pricepere și bine-înțeles nu poți uita niciodată primul zbor în simplă comandă fără instructor la bord... Fiecare percepe altfel acest moment, dar sunt sigur că pentru toți reprezintă o stare asemănătoare; momentul când „ se rupe" ceva în tine și conștientizezi că din acel moment ești „ diferit". Eram zburători și din acel moment trebuia să ne pregătim pentru a ne perfecționa și a deveni piloți în aviația civilă română. Pornisem pe un drum foarte greu, cu multe necunoscute, un drum pe care din când în când colegi și prieteni îl părăseau și se transformau în gânduri care ne vor bântui toată viața. Momentele deosebite și trăirile unui pilot sunt extraordinare, dar ele nu pot fi înțâlese decât tot de către aviatori. Când am terminat Școala eram plini de entuziasm, de curaj și dorința de a zbura din ce în ce mai mult și mai sus. Prima etapă în munca mea de pilot profesionist a fost în aviația utilitară unde am zburat pe avionul AN-2. Aici am deprins zborul la joasă înălțime, mi-am perfecționat tehnica de pilotaj, am învățat să fiu stăpân pe mine însumi și să fac „corp comun" cu avionul. Aceste ultime lucruri mi-au fost de mare folos mai tarziu la aviația de transport. La aviația utilitară am colindat toată țara, am acumulat multă experiență și ore de zbor și pot spune că acest zbor este singurul care mai păstrează adevarata senzație a zborului în sine, a visului ființei umane de a se desprinde de pământ. În anul 1980 am fost promovat ca pilot instructor la C.I.P.A.(Centrul de Instruire a

Personalului Aeronautic). Aici timp de cinci ani am zburat pe AN-2 şi BN-2 pregătind piloţi pentru Aviaţia Utilitară şi Tarom. A fost o muncă deosebit de frumoasă pentru mine, muncă pe care am făcut-o cu o deosebită plăcere.Tot în această perioadă am făcut şi trecerea pentru aviaţia de transport pe avionul AN-24 pe care aveam să-l zbor în următorii cinci ani.Şi iata-mă din anul 1985 pilot la Detaşamentul AN-24 din cadrul Companiei Tarom.Au fost poate anii de „ foc" ai activităţii mele. Am zburat câte doua şi trei curse pe zi transportând pasageri pe toate aeroporturile din ţară, iar în ultima parte a acestei perioade şi către alte destinaţii din afara graniţelor ţării. Zborul nu mai era o prelungire a vieţii mele şi constituia deja fundamentul pe care aceasta se desfăşura. M-am confruntat în această perioadă cu foarte multe situaţii, unele foarte grele, dar consider că este bine să ne aducem aminte numai de lucrurile frumoase. Pot spune că viaţa m-a încercat destul şi am avut ocazia să mă probez în momente dificile. Evenimentele din 1989 m-au prins în misiuni de zbor, le-am trăit din plin şi destinul m-a făcut să mă întâlnesc cu "instructorul nostru" Mihai Şerban cu care am făcut echipaj în acele momente de cumpănă ale României.



În anul 1990 a urmat o promovare aşteptată la Detaşamentul TU-154 şi deşi m-am reintors pentru scurte perioade la AN-24 deoarece era lipsă de comandanţi, am zburat la „Topolino" până când acesta a fost scos din dotarea TAROM.



Aceştia au fost anii cei mai frumoşi ai activităţii mele ca pilot de linie. Am colindat lumea , am văzut lucruri pe care le ştiam numai din cărţi, am făcut cunoştintă cu această frumoasă planetă a noastră cu toate lucrurile ei bune şi rele. Nu am ţinut socoteala câte dâre de condensare am lăsat pe cer, dar faptul că la această vârstă mă simt cu conştiinţa împăcată, sănătos

și liniștit, mă face să cred că imaginea rămasă întipărită în mintea mea din copilărie începe să se destrame, lăsând în locul ei activitățile „mai pământești” pe care le desfășor acum.



Întotdeauna m-am mândrit cu faptul că deciziile pe care le-am luat au fost cele mai bune.Viața mi-a demonstrat că așa a fost. Am fost pilot comandant, iar pe unele tipuri de avioane am fost și pilot instructor. Dupa 9.500 de ore de zbor făcute pe cinci tipuri de avioane și douazeci și cinci de ani de zbor m-am decis să plec din aviație și să mă dedic afacerii de familie pe care o conduc acum.



Împreună cu soția și fiul meu avem una dintre cele mai eficiente și moderne ferme agricole din Sud-Est- ul României în Jud. Brăila. Sunt pensionar de aviație și consider că sunt un om împlinit, ca am avut o viață plină cu de toate și că am fost norocos.





În aviație norocul reprezintă mai mult de cincizeci la sută . Dacă ”LEGEA SUPREMĂ” care guvernează această existență o să mă oblige vreodată să stau de vorba cu ea și o să trebuiască să-i dau un răspuns, am să-i mulțumesc pentru că în ciuda tuturor greșelilor făcute „M-A IUBIT”.

<u>MIHALACHE D. MARIN</u>



"M-am născut la Bucureşti, la 25 ianuarie 1952

Studii:

- *Şcoala Generală, la Bucureşti, 1958 – 1966*
- *Liceul teoretic „Ion Creangă", la Bucureşti, 1966 – 1970*
- *SSAC, 1972 – 1975*
  - *Anul I de zbor, grupa de zbor a domnului comandor GHEORGHE IONESCU, avion Zlin – 526F*
  - *Anul II de zbor, grupa de zbor a domnului comandor GHEORGHE IONESCU, avion Zlin – 526F*
  - *Anul III de zbor, grupa de zbor a dlui comandor SMILSCHI, avion An - 2*

După absolvirea S.S.A.C. am urmat cursuri de controlor de trafic aerian, operator radio-telefonie şi alte cursuri de calificare până la funcţia de pilot instructor-recepţioner pe avioane AN-2 şi IAR – 827.

În aviaţie am zburat pe următoarele tipuri de avioane: ZLIN-526F (51,40 ore de zbor), AN-2 (5.200,00 ore de zbor), IAR-821 / 822 (25,30 ore de zbor), IAR-827 (930,00 ore de zbor), totalizând 6.207,10 ore de zbor.

Evenimente de zbor deosebite nu am avut.

În prezent sunt pensionar şi bunicul a trei nepoţi. Nu mă plâng de lipsă de activitate, că-mi dau ei de lucru ....! „

MIRICĂ N. VALENTIN



"M-am născut la 25 ianuarie 1952 în București...

Studii:Am învățat la Școala generală no.111 (Clasele I –IV, în anii 1959 - 1963), din Str. Stoian Militaru, Sector 4, respectiv la Școala generală no.112 (Clasele V – VIII, în anii 1963 - 1967), din strada Împăratul Traian, Sector 4. Am studiat la Liceul "Gheorghe Șincai" (în perioada: 1967 – 1971) din București, Str. Șerban Vodă, Sector 4. Am prins aripi la SSAC (1972-1975).

La SSAC…

… am început să zbor (anul I) pe avionul Zlin-526F având ca instructor pe dl. RUSU DORIN,

… în anul II am avut ca instructor, pe avionul Zlin-526F, pe dl. CIUBOTARU GHEORGHE, iar

… în anul III am avut ca instructor (avionul An-2) pe dl. Comandor ȘERBAN MIHAI.



Activitatea de zbor s-a desfășurat, succesiv pe:

Avionul ZLIN-526F = 47 ore 11 minute ...





Avionul AN-2 = 4883 ore 27 minute ...

Avionul AN-24 = 774 ore 55 minute ...

Avionul DHC-8 = 392 ore 53 minute ...

... adică, am acumulat un total de 6098 ore 26 minute !"

MITU I. MARCEL



"M-am născut la data de 5 noiembrie 1953, la CÂMPULUNG (Argeș)... Am urmat cursurile Școlii generale no.4, respectiv, ale Liceului teoretic „Dinicu Golescu" – Secția Real - din Câmpulung. Printr-o întâmplare fericită am auzit despre examenul de admitere care urma să se dea la S.S.A.C... unde am fost admis împreună cu alți 65 de viitori colegi! Pe parcursul celor trei ani de Școală de aviație am avut ca instructori de zbor pe domnii NICOLESCU (anul I), CIUCĂ (anul II) și TOTH (anul III). După absolvirea Școlii de aviație am fost repartizat la Aeroclubul Central Român.



Următoarele opt luni am zburat la Brașov, apoi la Pitești (trei – patru luni), avioanele ZLIN-526 și ZLIN-726. La 1 august 1976 făceam deja parte din Lotul de acrobație al ACR și mă antrenam la Aeroclubul Strejnic / Ploiești. Numeroasele diplome, medalii, alte aprecieri primite în timpul activității mele din cadrul Lotului vorbesc prin ele însele... În anul 1983 am fost promovat la Compania TAROM, urmând programul specific pe aeronavele BN-2, AN-24 și BAC 1-11.



În anul 1994 am făcut trecerea pe Boeing-737-300, respectiv seria -800NG. Începând cu luna iunie 1994 am devenit pensionar ... În afară de activitatea în cadrul Companiei Tarom, am mai zburat și pentru alte Companii aeriene: SKY EUROPE (Bratislava) - timp de un an , EURO ATLANTIC (Lisabona) - un an, BLUE AIR (București) - un an, MIA AIRLINES (București) - șase luni, JET TRAN (București) - avionul MD-82.



...Ca întâmplări deosebite aș putea menționa zborul executat cu un IS-28B, la Strejnic, în octombrie 1983...Executam o zona de acrobație, la înălțimea de 2oo m, la verticala aerodromului...într-o ranversare a cedat comanda eleronului, avionul a intrat în flutter...

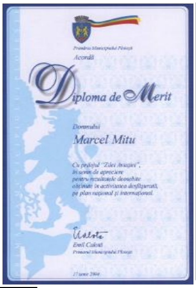


Șansa mea a fost parașuta, cu care am executat (cu multă dificultate) un salt salvator... La sol asistau neputincioși antrenorul lotului de acrobație Titi Manolache și, respectiv, inginerul Finescu - constructor și pilot de încercare al fabricii producătoare de la Brasov..."



Epuizat, extenuat, dar în viață!

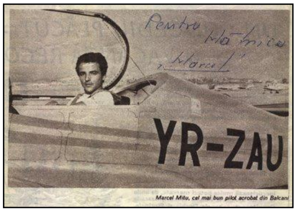




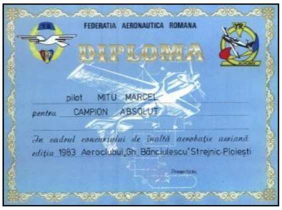




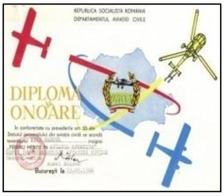




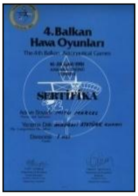




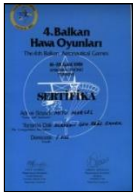


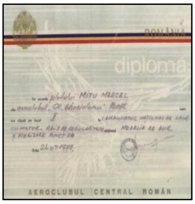
















NEGREANU E. CORNEL



"Salut pe această cale pe colegii mei din Promoția 1975 ai Școlii de ofițeri de aviație "Aurel Vlaicu"(secția civilă de piloți) de la Boboc-Buzău, pe foștii mei instructori și pe cei

care, atrași de aviația civilă , citesc această carte ! Eu, Cornel Negreanu - pilot comandant și LTC, MD-82 la Compania Jetran (de unde m-am retras în august 2009), m-am născut la 24/04/1953 în București. Am urmat Școala generală nr 122 și liceul "Aurel Vlaicu" din București, iar în anul 1972 am început pregătirea de pilot în cadrul "Școlii Superioare de Aeronautică Civilă" de la Boboc-Buzau , care în anul 2 s-a "contopit" cu Școala De Ofițeri de Aviație, și pe care am absolvit-o cu grad de ofițer în anul 1975. În cadrul Școlii de piloți am zburat avionul Zlin-526, respectiv, avionul AN-2 . Păstrez minunate aminitiri despre colegii și instructorii mei , cu entuziasmul nostru tineresc , revăd poezia dimineților de zbor pline de zgomotul motoarelor și mirosul de bezină, dar și oboseala pâna la leșin a orelor de instrucție pe câmp cu masca de gaze pe figură, făcând salturi și culcări pentru....a "scăpa de aviația inamica".... Da ! a fost greu, dar cum spuneam de multe ori pentru a ne consola: a fost ca un rău necesar ! nu se putea altfel , atunci când asta era singura Școală de piloți! Iar când eram acolo noi am inventat un termen AMR , adică Au- Mai- Rămas....numărul de zile până când terminam, acest amestec de chin și plăcere care trebuia înghițit pentru a fi pilot. Veti mai "gusta" istorioare din Școala militară , din povestirile colegilor mei, și sper că veți zâmbi, la stoicismul cu care noi ne-am continuat drumul pentru ca visul de a deveni pilot să se realizeze .



După absolvire, între 1975-1978, am zburat la Aviația Utilitară – București-Băneasa ca pilot secund și pilot comandant pe avionul AN-2 , iar în anul 1979 am fost promovat la Compania TAROM , pe avionul AN-24 ca, copilot și ulterior, în 1982, am devenit pilot comandant. În anul 1984 am fost promovat ca, copilot la avionul TU-154, iar în anul 1987 am fost promovat comandant unde am activat până în anul 1991, când am demisionat din cadrul companiei TAROM.



Din 1991 până în 2004 am trăit în SUA unde am zburat la TRANSCONTINENTAL AILINE - Detroit, IL, avionul DC-8 , iar în 1996 mi-am pierdut job-ul de pilot și... am luat viața de la capăt într-un nou domeniu de transport - trucking, având compania mea. A fost un "real adventure" să trec de la avioane cu reacție la TIR-uri și să văd aproape toate statele americane, a fost... challenging and rewarding.



În 2004, după revenirea în România, am zburat ca comandant și instructor pe MD-82 la compania Jetran. Am totalizat, de-a lungul carierei, 8.900 ore de zbor, din care 5.000 de ore de comandant, și am avut 3 incidente aviatice, ... that's an other story...
Multumesc tuturor pe aceasta cale, instructorilor și colegilor care m-au ajutat în formarea mea ca pilot și sper că, la rândul meu, am reușit să transmit din experiența co-piloților tineri cu care am zburat .
Regret că JETRAN AIR, compania la care cu atâta dăruire am activat în ultimii 4ani, și-a schimbat owner-ul și încet-încet și-a pierdut din activitatea excelentă și din piloții și leader-ii de excepție pe care i-a avut.
Le doresc prietenilor care zboară și tuturor piloților : CER SENIN !!!

Cpt. Cornel Negreanu
aprile-2010"





NICOLAE G. SAVA



"M-am născut la 12 septembrie 1953, în comuna Bozioru (satul Scăeni), județul Buzău. Am urmat cursurile Școlii Generale (clasele I – IV) în localitatea Scăeni, iar clasele V -VIII în satul vecin Văvălugi. Am urmat Liceul în localitatea (azi orașul) Pătârlagele, județul Buzău. După absolvirea liceului am dat examen și am fost admis la S.S.A.C. În anul I am zburat avionul ZLIN - 526F; instructor de zbor mi-a fost dl. Rohatin.

Sorin. În anul II am zburat tot avionul ZLIN - 526F, iar instructor de zbor mi-a fost dl. Mr. Ioniță. În anul III am zburat avionul AN - 2, iar instructor de zbor mi-a fost dl. Mr. Peneș. După absolvirea Școlii de ofițeri de aviație, în luna octombrie 1975, am fost repartizat la Aerobaza Utilitară Iași – Sud; aici am zburat avionul AN-2 (am fost calificat și încadrat, pe rând: copilot, pilot comandant de bord, pilot instructor, pilot de recepție si control); am acumulat în total aproximativ 8.000 ore de zbor. În anul 1978 am fost selectat și trimis pentru instruire în zbor IFR pe avionul bimotor BN-2 (pentru a fi încadrat la TAROM), dar, după executarea a 25 ore de instruire am decis să revin la Aerobaza Iași. În luna septembrie 2003 m - am pensionat. Am domiciliul în Iași. Sunt căsătorit cu Viorica, iar împreună avem două fete frumoase (Lavinia - absolventă a facultații de drept și care, actualmente, este însoțitoare de bord, și Sabina - studentă în anul III la facultatea de stomatologie).



Activitatea mea curentă: sunt asociat la S.C. Est-Aeroserv S.R.L., împreună cu dl. Bungianu Ion (mecanic navigant) și cu dl. Savin Ion (pilot); în cadrul acestei Companii executăm zboruri utilitare cu un avion An-2 (înmatriculat YR-AER), proprietatea firmei.

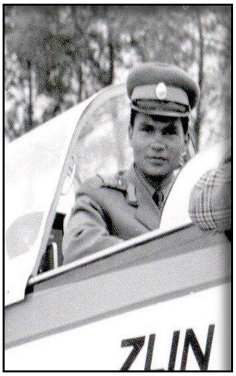
(Intocmit: Joi 11 decembrie 2008)"

OLTEANU I. NICULAE

"M-am născut la 2 ianuarie 1951 în localitatea CIOLPANI, județul ILFOV...
Am urmat cursurile Școlii generale din satul ȚIGĂNEȘTI (Comuna Ciolpani) - clasele I – VIII, apoi Liceul „George Coșbuc" din BUCUREȘTI. ... Până la admiterea în S.S.A.C. am fost militar în termen la o Unitate AA din Oradea. În Școala de aviație am avut următorii instructori de zbor: CÂNȚA (anul I), RĂDUȚĂ (anul II) și PETRE EMIL (anul III). După

absolvirea Școlii de aviație în anul 1975 am fost repartizat la I.Av.U. din București / Băneasa, iar ulterior (tot în anul 1975) am fost detașat la A.C.R., unde am zburat pe avionul IAR-818 pentru a-mi face Programul necesar obținerii brevetului de pilot profesionist. Apoi, în anul 1976, am fost mutat la Aerobaza Brașov, unde am zburat până în septembrie 1979 când am venit la Aerobaza București / Clinceni. În anul 1982 am urmat cursul de zbor IFR pe avionul BN-2. După acest curs am refuzat să fiu transferat la TAROM... Am preferat să rămân la aviația utilitară. În anul 1986 (octombrie), după fuga lui Savu Marin cu un IAR-826 în Grecia, am fost oprit de la zbor. Eram Comandant de detașament...
Revin la zbor în ianuarie 1990, după un Program de reantrenare, la I.Av.U. București / Băneasa, unde am fost pilot inspector de zbor AN-2, până în martie 1992, când sunt transferat la Aerobaza Clinceni (comandant Aerobaza); în anul 1996 această Aerobază s-a desființat, iar eu revin la I.Av.U. București / Băneasa, fiind comandant de detașament AN-2, până în februarie 2001, când m-am pensionat...
Am zburat un total de aproximativ 7.600 ore, cu licență pe avioanele: AN-2, IAR-826 și IAR-827.”

PALIȘTAN VIRGIL



”S-a născut la 3 aprilie 1953 în orașul Deva.Căsătorit și tatăl a doi copii (băieți). A zburat un număr de 3.200 de ore (cu 8.300 aterizări) pe următoarele tipuri de aeronave: ZLIN-526F, IAR-823, AN-2. A executat misiuni aeriene în Angola în

anii 1981, 1982 și, respectiv, în beneficiul ONU în anii 1995, 1996, 1997. A decedat în anul 2006"




PANȚÂRU T. DAN



"M-am născut la 02.03.1953 în comuna Dolheștii Mari, Județul Suceava. Am urmat grădinița și școala generală în comuna natală, iar liceul la Fălticeni, Liceul numărul 2, apoi S.S.A.C., Promoția 1975. Între anii 1975-1980 am zburat la Aerobaza Utilitară Iași pe AN 2 între timp făcând trecerea, la CIPA Băneasa, pe BN-2 și AN-24, iar din 1980 am fost trasferat la Tarom, începând instruirea în vederea trecerii pe BAC 1-11, avion pe care am zburat pană în anul 1994, copilot și ulterior comandant. În anul 1993 am făcut trecerea pe Boeing 737, avion pe care am zburat până în iulie 2004, când am ieșit la pensie și am renunțat definitiv la zbor. Am zburat pentru mai multe companii aeriene, închiriat de Tarom, începând cu GAS Air-Nigeria, Anglo Cargo-Anglia, Adria Airways și JAT-fosta Iugoslavie, Rayanair-Republica Irlanda, Pegasus Airlanes-Turcia și Asiana Airlines-Corea de Sud, acumulând un total de aproximativ 18.000 ore de zbor (2000 ore pe AN-2,BN-2 și AN-24, 8.000 ore pe BAC 1-11 și 8.000 de ore pe Boeing 737). Actualmente locuiesc în Jimbolia, strada Ion Slavici nr.33, județul Timiș. Sunt tatăl prezumtiv a doi băieti, ambii medici stomatologi, am trei nepoți frumoși și încă unul ce trebuie să sosească curând."









PEȚA I. ȘTEFAN IOAN



”<u>Date Personale:</u> Data nașterii 05.August 1953

Studii profesionale:

1968-1972: Liceul teoretic Filipeștii de Pădure
1972-1975: Școala militară de aviație – Boboc
1980-1981: Școala de transport public civil CIPA
1992: USAir Civil Aviation Training Center, Pennsylvania, U.S.A
1996: Flight Safety International Training Center, Toronto, CANADA
1997: Bombardier Aerospace Training Center, Montreal, CANADA
1998: Lufthansa Civil Aviation Training Center, Mannheim, GERMANY
<u>Licențe profesionale:</u> JAA/ATPL nr.584
<u>Calificări:</u> AN-24 ; BAC 1-11 ; DH-8; CL-65 ; SF-34 SB-20
FAA/CPL nr.2466037 calificări BAC 1-11
Germany: ATPL nr.11520 calificări DH-8
<u>Experiența Profesională:</u>
Aviația sportivă: 2500 ore zbor
AN-24: 2800 ore zbor

BAC 1-11: 2280 ore zbor
DH-8: 3850 ore zbor
CL-65: 520 ore zbor
SF- 34: 3570 ore zbor
SB- 20: 890 ore zbor

<u>Istoric Profesional:</u>

1975-1981: Aviația Sportivă - Instructor
1981-1996: Compania TAROM - Pilot Comandant
1986-1998: Compania DAC AIR - Pilot Comandant
1998-2002: Compania AUGSBURG AIRWAYS Tim Lufthansa - Pilot Comandant
2002-2008: Compania CARPAT AIR - Pilot Comandant

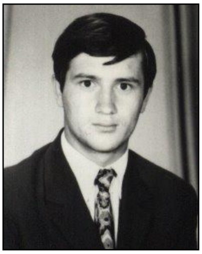
<u>Alte companii și zone de operare în contracte de închiriere:</u>

1984-1985: Gas Air of Nigeria - Africa
1985-1986: Adria Airways - Europa
1992: National Aviation - Egypt
1997: Air Litoral – Europa”

”EU ȘTEFAN PEȚA .. mai multe despre mineM-am născut în anul de grație 1953 în ziua a cincea a canicularei luni August , lângă Carpați… la



poale de munte, în frumoasa localitate Filipeștii de Pădure, jud.Prahova. Precum numele îi spune, pădurea mi-a fost aproape și, copil fiind, prin ea cutrieram , și cerul înstelat în nopțile de vară eu îl priveam și mă gândeam cum să fac mai aproape de ele să ajung. Copilăria a fost un vis frumos cu multe bucurii și prostii pe care cu toții le facem la acea vârstă. Apoi a venit vremea școlilor, cea primară, cât și liceul, le-am urmat în localitatea natală având parte de dascăli cu știință de carte și dragoste de pedagogie. În anul 1972 am terminat liceul și am trecut cu brio examenul de Bacalaureat. După aceia am dat examen la Brașov la facultatea de automobile și tractoare unde am intrat, dar nu acesta era visul meu... Din nefericire pentru mine nu am putut să mă înscriu pentru aviația militară deoarece nu aveam acordul parinților - lucru absolute necesar



pentru a-mi fi primit dosarul. Dumnezeu însă a ținut cu mine și mi-a oferit o șansă unică de a mă înscrie la examen pentru ŞCOALA SUPERIOARĂ DE AERONAUTICĂ CIVILĂ care se înființase cu un an înainte și despre care se știa foarte puțin, în general de către cei care aveau tangență cu aviația, iar eu tot dădeam târcoale pe la aeroclubul Gheorghe Bănciulescu de la Ploiești și așa am aflat... Mi-am făcut repede dosarul pe care l-am depus la Aeroclub la Strejnic și am așteptat. Apoi a urmat vizita medicală și examenul de admitere și am devenit elev al primei Şcoli de aviație civilă din România de după război, S.S.A.C. Am început cursurile Școlii în luna Octombrie 1972 la Boboc, jud. Buzău, în incinta Școlii Militare de Ofițeri de Aviație.Visul din copilărie începea să prindă viață. Anii de școală au fost ani foarte frumoși, cu amintri plăcute și mai puțin plăcute, chiar dacă, între timp, S.S.A.C.-ul a fost asimilat de Școala Militară, dar care nu pot fi uitate niciodată. Aici s-au închegat prietenii de o viață și astăzi, când cu plăcere ne revedem, ne bucurăm cu toții că suntem pensionari sănătoși și depănăm amintiri de neuitat. Și iată a venit și ziua mult visată a absolvirii, în aceiași lună în care m-am născut: August, ... dar cu 22 de ani mai târziu, în 1975, zi în care am primit Diploma de ofițer de aviație, pentru aviația civilă din România. Visul s-a împlinit, acum aveam aripi ca să zbor și am zburat la Aeroclubul Central Român pentru a deveni instructor de zbor cu motor.

În toamna lui 1975 am ajuns pe meleaguri Brașovene la Aeroclubul ”Mircea Zorileanu” unde sub îndrumarea unor instructori de mare valoare precum Mihai Albu, Rusu Cezar, Ion Trucmel , Gheorghe Uță sau Octavian Ulici am început descifrarea tainelor instructoriei, a acrobației aeriene și profesionalismul zborului.Tot în toamna aceia am cunoscut-o pe cea care î-mi va fi alături tovarașă de viața și soție: Ana Soica, parașutista sportivă de performanță, membră a lotului național de parașutism. De căsătorit ne-am căsătorit în martie 1976, iar la cununia noastră civilă au participat toți colegii care au fost cu mine în cantonamentul de la Brașov. În vara lui 1976 am venit la Strejnic ca instructor de zbor cu motor și am zburat aici până în 1984 când am plecat la Tarom. A fost cea mai frumoasă perioadă a activității mele ca pilot. În mijlocul unor oameni minunați ca Nea Nae Figură, Gheorghe Petre, Albu Mihai, Ulici Octavian, Niculescu Vasile și mulți alții, am petrecut momente de neuitat. Generații după generații au venit apoi la acest aeroclub unde s-au format mulți piloți care apoi au

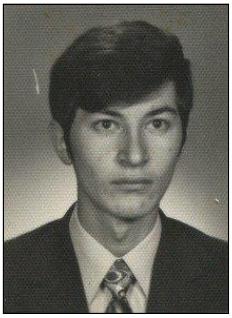
devenit spuma pilotajului Românesc la aviația de transport pasageri până în zilele de astăzi. Nu pot să nu-mi aduc aminte momentele când eu proaspăt instructor la campionatul național de zbor cu motor organizat în anul 1976 am cucerit titul de campion național la aterizarea la punct fix învingând piloți cu multă experiență ca Albu Mihai sau Gheorghe Uță. Apoi a venit momentul trecerii la o fază superioară a meseriei de pilot, calificarea pe avionul AN-24 la compania națională TAROM. A fost o perioadă a vieții destul de grea cu multe sacrificii, multă carte, o navetă obositoare între Ploiești și București cu schimbări de poziție de la AN-24 la BAC-1-11 și apoi iar la AN-24, cu deplasări la multe contracte și cu zboruri din ce în ce mai multe și mai grele. Atunci s-a călit oțelul, atunci am învățat că această meserie nu este numai poezie, este și foarte mult studiu, multe cunoștiinte pe care trebuia să le asimilez repede, responsabilitate, zbor în condiții grele , ceață, furtună, aeroporturi mai puțin dotate, piste mai puțin curățate de zăpadă etc, și toate cele pe care toți le știți. Dar și de data aceasta am avut noroc, am venit la Tarom când colegii mei din Școală erau deja instructori și vreau să le mulțumesc tuturor celor care au fost alături de mine și m-au ajutat să devin ceea ce sunt și astăzi, nu dau nume deoarece nu doresc să uit vreunul. Am zburat mult în Europa , în Africa, în Orientul Mijlociu și în alte zone ale lumii. Soarta a făcut ca în 1996 să doresc ceva mai mult și am plecat de la Tarom la DAC AIR. Prima companie aeriana privată din România. Ghinion deoarece în 1998 compania aceasta a dat faliment și astfel devin șomer cu înaltă calificare alături de mulți alți colegi. Aceasta a fost cea mai neagră experiență a vieții mele și nu o doresc nimănui.



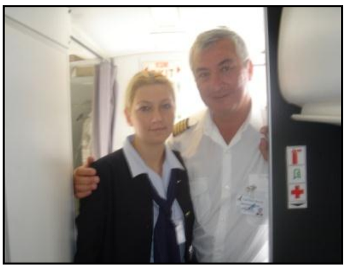
Dar din nou Dumnezeu a fost ca întotdeauna alături de mine și în Iunie 1998 ajung să fiu primit la compania AUGSBURG AIRWAYS în Germania pentru un contract de 2 ani care s-a prelungit apoi la 4 ani. A fost o experiență deosebită, am luat cunoștiință cu școala Germană de aviație și trebuie să recunosc că am avut ce învăța. Acești 4 ani au contat foarte mult pentru mine atât din punct de vedere professional, cât și financiar. În toamna anului 2002 am încetat contractul în Germania și m-am reîntors în țară la compania privata CARPAT AIR. Am zburat pentru această companie pâna în vara lui 2008 când am încetat activitatea pentru a mă pensiona. După depunerea dosarului de pensionare am continuat să

zbor în regim privat la compania EUROJET ROMANIA unde sunt și în prezent. Aceasta este mica mea istorie de viață la care vreau să mai adaug că am doi baieți care nu au vrut să devină piloți, ca să nu-și sacrifice familia pe altarul meseriei, pentru că multi dintre noi asta am făcut, și sacrificiul a fost la foarte mulți foarte mare. Soția care mi-a fost alături și m-a suportat atâta timp este și astăzi tot aceeași Ana și asteptăm cu nerăbdare să devin și eu bunic, să mai am o preocupare, căci altfel nu se poate…Cu dragoste și respect, Ștefan Pețа zis CABA”

POPESCU E. PETRE



”... Și eu am fost coleg cu voi. Sunt Petre Popescu alias Gufy, născut în Craiova la 26.06.1953 într-o familie de învățători. Liceul l-am terminat în anul 1972 în Radauti. Tot în ’72 am fost admis la S.S.A.C . La terminarea Școlii de la Boboc, în 1975, am primit repartiție în aviația utilitară, la Tuzla. Anul următor m-am mutat la aerobaza Craiova. În anul 1980 am fost angajat la TAROM, de unde m-am pensionat în anul 2004. Am continuat să zbor la KARTHAGO AIR, o companie privată din Tunisia. În 2007 am revenit în Țară și am mai zburat la Compania BLUE AIR până în 18.01.2009 când am spus adio manșei. În cei 37 ani de aviație am acumulat peste 19.000 ore de zbor, zburând zi de zi , lună de lună fie pe ZLIN, AN-2, BN-2, AN-24, IL-18 sau B737, trăind satisfacții deosebite pe care numai voi colegii mei aviatori le puteți întelege cu adevărat.





Am lăsat ”moștenire” aviației și un urmaș : fiica mea , Andreea, însoțitoare de bord la TAROM ***(vezi fotografiile de mai sus)****. Acum sunt retras la Băicoi într-o mică proprietate înconjurată de livezi, unde vă aștept cu drag să depănăm amintiri...”*

ROȘCA C. TITI



„M-am născut în comuna CLONDIRU, din județul BUZĂU, la 19 septembrie 1953. Am absolvit Școala generală nr.122 și Liceul „MIHAI EMINESCU”, ambele din BUCUREȘTI. În perioada 1968-1972, cât am fost la Liceu, am practicat și Sport de performanță (RUGBY), reușind să joc chiar pentru lotul național de juniori, care în anul 1972 a câștigat CAMPIONATUL EUROPEAN din ITALIA. Din păcate nu am putut participa și eu, pentru că exact în acea perioadă avea loc examenul de intrare la S.S.A.C. Așa a început aventura mea în aviație...



Deci, între 1972-1975 am fost elev-pilot al S.S.A.C, respectiv al ȘCOLII MILITARE DE OFITERI DE AVIAȚIE „AUREL VLAICU” de la BOBOC (BUZĂU). Am zburat în primul an cu domnii instructori NICOLESCU și RUSU DORIN. În anul doi am zburat cu domnul instructor COȘEREANU, iar în anul trei cu domnul instructor PREDA. Pe ambele tipuri de avioane pe care am făcut instruirea, respectiv: ZLIN-526F și AN-2, am reușit să ies la simplă comandă printre primii, cu toate că încă din primul an am avut necazuri foarte mari în familie (tatăl meu a murit în luna decembrie 1972). Am absolvit Școala de aviație cu media 8,90 și am fost repartizat la INTREPRINDEREA DE AVIAȚIE UTILITARĂ, la AEROBAZA BUCUREȘTI-BĂNEASA. Între anii 1975-1979 am zburat aproximativ 1.500 de ore la aviația utilitară, acoperind toată gama de misiuni agrosilvice, inclusiv misiuni aero-foto. Tot în această perioadă am zburat și pe avionul BN-2 un număr de aproximativ 90 de ore. În anul 1979 am fost promovat la COMPANIA TAROM, în urma unui examen, unde am

continuat să zbor până la data de 1 ianuarie 2005, când am hotărât să-mi încetez activitatea și am ieșit la pensie. Între anii 1979-1986 am zburat pe avionul AN-24 un număr de aproximativ 5.600 ore. Între anii 1986-1994 am zburat pe avionul BOEING-707 un număr de aproximativ 5.000 ore, iar între anii 1994-2005 am zburat pe avionul BOEING-737 un număr de aproximativ 6.900 ore. Total carieră, împreuna cu Școala, AM ZBURAT APROXIMATIV 19.000 ORE.



Aici la TAROM am avut cele mai mari realizări, atât pe plan profesional, cât și în plan administrativ și, aș spune, în plan spiritual. Pe toate cele trei de aeronave am fost instructor de zbor, iar pe două tipuri (AN-24 și B-737) am fost pilot de recepție și control. La fel, pe toate cele trei tipuri de aeronave am fost instructor de simulator și examinator agreat de A.A.C.R.



Primele 4 avioane B-737 NEW GENERATION care au fost achiziționate de Compania TAROM au fost recepționate (zborurile de fabrică la SEATLE, U.S.A.) și transportate în țară de către mine. Am uitat să menționez că trecerea pe acest tip a fost făcută chiar la Școala fabricii BOEING din SEATLE, împreună cu trei colegi, iar la revenirea în țară, cu ajutorul simulatoarelor, am făcut trecerea tuturor piloților de la Detașamentul B-737 pe acest nou tip de aeronavă.



Am executat zboruri în toată lumea (excepție JAPONIA și câteva țări din AMERICA CENTRALA și de SUD). Cu avionul B-707 am executat și misiuni cargo transportând animale vii, mașini, fructe, legume, echipamente sanitare, confecții, covoare, produse seafood și alte mărfuri pe care nu le pot menționa... Am zburat și pentru alte Companii aeriene din FRANȚA,

ANGLIA, AFRICA și chiar pentru ROYAL AIR FORCE în timpul primului război din GOLF. În plan administrativ am îndeplinit diferite funcții de conducere: comandant adjunct de detașament, comandant de detașament la toate cele trei tipuri de avion, iar în ultimii ani de activitate am fost Pilotul șef al TAROM-ului.



La misiuni deosebite mai trebuie menționate cele executate în favoarea GUVERNULUI sau al PRESEDINȚIEI. Am zburat cu toți PREMIERII și cu toți PREȚEDINȚII care au fost în ROMÂNIA din 1990 până în 2005. Sunt căsătorit din anul 1976 cu o femeie care m-a înțeles și care m-a sprijinit în toată această perioadă. Avem doi copii, fată și băiat, așteptăm nepoți și în general pot spune că avem o viață realizată și privim cu încredere perioada care urmează.”



<u>STĂNCESCU R. FLORIN</u>



”M-am născut la 06 iunie 1953 în București, Sectorul 8 Grivița Roșie (actualul sector 1), cartier Dămăroaia. Casa de pe Strada Mihăileni nr.13 se află la câtiva km. sud-vest de aeroportul Băneasa. Copil fiind,

admiram avioanele care aterizau sau decolau din Băneasa, din curtea casei, sau mergeam cu tata sau prietenii la gardul aeroportului pentru a admira "păsările de metal" Li-2 (DC-3) și Il-14 ale Companiei Tarom, apoi Caravelle ale Companiei Sabena și primele avioane Il-18 ale Companiei Tarom. După ani de zile, o parte din aceste tipuri de aeronave și multe altele, am avut ocazia să le revăd la Muzeul Regal al Armatei și Istoriei Militare din Bruxelles. La vârta de 8-9 ani am făcut rost (nu știu de unde) de un Orar al curselor Tarom și încercam să indentific avioanele care treceau spre aterizare la nord de casa noastră. Am urmat cursurile Școlii Generale nr. 177 "N. Grigorescu" din cartier și apoi clasele a Vll-a și a Vlll-a la Școala Generală nr. 156 din Cartierul Militari (mutându-mă cu domiciliul). Am urmat cursurile Liceului teoretic "Tudor Vladimirescu" din cartierul Militari, coleg fiind de Promoție (nu ne-am cunoscut în liceu !) cu răposatul, Dumnezeu să-l odihnească, Nicușor Butnaru, decedat în accidentul cu IL-14 de la Sibiu, din 1 Martie 1976. În clasa a XII-a am "cochetat" cu arhitectura (uitase-m de aviație!). În vara lu' 72 am " picat cu succes" la examenul de admitere în Academia de Arhitectură.



În vara aceluiași an mi-a picat în mână ziarul cu anunțul pentru examenul de admitre la S.S.A.C. și dorința de zbor s-a reaprins. Am fost admis și am urmat cursurile Școlii de aviație Boboc-Buzău, S.S.A.C., un an, și apoi Școala Militară de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu" doi ani. "Botezul aerului" a fost pe data de 29 Mai 1973, pe avionul Zlin 526 F Trener, având-ul ca instructor pe "căpitanu'" Cânța.



Am executat, în anul 1973, un număr de 21 ore de zbor și, în 1974, cu instructor Lt. Răduță, 23 ore de zbor din care 7 ore " simplă comandă". Am ieșit la "simplă" în 18 sept 1974. În 1975, după ce în iarnă studiasem și avionul IL-14 (era încă în Școală) am zburat 27 ore pe avionul AN-2, din care simplă comandă, cu instructor

Maior Iliescu, 11 ore. La data de 27 iunie 1975 am executat un salt cu parașuta TP-5 pe aerodromul Focșani de la înălțimea de 1000 metri, din avionul AN-2 (experiență extraordinară și unică , din păcate). În toamna lui '75 am fost repartizat la Intreprinderea de Aviație Utilitară și am optat pentru aerobaza Tuzla-Constanța. Am obținut brevetul de Pilot Profesionist pe data de 18 mai 1976. În iarna 1975-1976, și în vara lui '76, am executat un număr de 315 ore în calitate de copilot la fertilizare și combatere dăunatori în zona Dobrogea și Ialomița.În toamna lui 1976 sunt admis, prin concurs, la cursurile pentru avioane de transport din cadrul CIPA. În cadrul CIPA am executat un nr. de 50 ore de zbor cu avion IL-14 (instruire zbor instrumental) și 30 ore pe avion AN-24 . Sunt încadrat copilot la Tarom pe avion AN-24, pe data de 8 noiembrie 1977, pe 26 octombrie 1979 devin comandant pe Avion AN-24. În vara anului 1980 zbor comandant minima a II-a pe avionul An-24 și copilot pe Tupolev TU-154. Comandant TU-154 din 26 aprilie 1986, instructor și comandant adjunt de detașament din 1991.



În vara anului 1985 am zburat în Guyana, America de Sud, pe TU-154 închiriat de la Tarom și pe TU-154 M proprietatea Guyana Airways, executând zboruri în zona insulelor Caraibe și în Statele Unite. Copilot Airbus A-310-325 din septembrie 1992 și comandant din 1993 până la oprirea inițială de la zbor a avioanelor din 2003 .



În octombrie - noiembrie 1995 am zburat în India pe avioane Airbus A-310-324 pentru India Airways. Cu A-310 am zburat din Africa de Sud până în Laponia și din Japonia până în Canada și Statele Unite un total de 5.500 ore de zbor.



Din 2003 zbor în calitate de comandant pe avioane Boeing 737 seria -300, seri -700 și, mai nou, seria -800 în cadrul Companiei Tarom. Din ianurie

2008 sunt și pensionar.Am totalizat până acum (martie 2009) aproximativ 14.000 ore de zbor.Dumnezeu să ne ajute, să fim sănătoși !”















STOIAN ȘT. FLORIAN



“M-am născut la data de 16 octombrie 1953 în București, Sector 5. Numele părinților mei: Ștefan și Maria. Am urmat, între anii 1960 – 1968, Școala elementară (8 clase) nr.130, respectiv, între anii 1968 – 1972, Liceul teoretic „Dimitrie

Bolintineanu"(nr.23), Secția real, cu Diplomă de Bacalaureat, din București. Între anii 1971 – 1972 am fost planorist sportiv la Aeroclubul României (Aerodromul „Aurel Vlaicu" Clinceni, unde am zburat pe IS-7/12 și Blanik-L13. În perioada octombrie 1972 – septembrie 1973 am fost elev-pilot la S.S.A.C. și am zburat pe ZLIN-526F, iar în perioada 1973 - 1975 (august) am continuat instruirea în cadrul Școlii militare de ofițeri de aviație "Aurel Vlaicu" din Boboc (județul Buzău), unde am continuat zborul pe ZLIN-526F și AN-2. În perioada octombrie 1975 – octombrie 1980 am fost pilot instructor la Școala militară de ofițeri de aviație "Aurel Vlaicu" din Boboc (județul Buzău); aici am zburat pe IAR-823 "Șoim" pe aerodromurile Boboc, Buzău și Focșani. În perioada 1980 – 1994 (noiembrie) am zburat cu gradul de locotenent comandor pe BN-2 și AN-24 astfel: între anii 1980 – 1988 în cadrul Regimentului 99 Aviație de transport și la Flotila specială (prezidențială) de transport (București / Otopeni) și, respectiv, între anii 1988 -1994 ca detașat în economia națională în cadrul CIPA. În anul 1994 (noiembrie) am trecut în rezervă, iar în perioada decembrie 1994 – 1996 am fost pilot comandant pe avionul BEECH-1900D în cadrul Societăților comerciale de aviație AIR ANTARES și S.M. INVEST. În perioada aprilie 1996 - ianuarie 1997 am fost AVIATOR ... ȘOMER !!! Între anii 1997 (februarie) - 2004 (noiembrie) am fost pilot pe AN-24 și BOEING-737 (seriile: -300, - 700) în cadrul Companiei TAROM. În luna noiembrie 2004 m-am pensionat la cerere, la vârsta de 51 de ani... În perioada 2004 (noiembrie) - 2005 (aprilie) am fost pilot pe avionul BOEING-737-800 la Compania de aviație PEGASUS (Turcia), cu baza la Alger (Republica Algeria). Între lunile mai – noiembrie 2005 am fost pilot pe BOEING-737 – 300 la Compania FLY AIR (Istambul / Turcia). În perioada 2005 (decembrie) - 2009 (februarie) am fost pilot pe BOEING-737-300 (respectiv: -800) la Compania low-cost BLUE AIR din București (Băneasa).Din perspectiva deteriorării stării de sănătate, în februarie 2009, am renunțat la activitatea de personal aero-navigant păstrând calitatea de pensionar – aviator și gradul militar de locotenent comandor în rezervă din aviația militară.Pe parcursul carierei de aviator am acumulat un număr de

peste 10.000 de ore de zbor și am executat un număr de ... 11.650 de aterizari !!!

Nu am avut ACCIDENTE DE ZBOR !!!

INCIDENTE:
În anul 1972 am venit la aterizare cu planorul IS-7/12 fără a avea indicații de viteză ...(vitezometru defect!). În anul doi de instruire în cadrul Școlii de aviație, în timp ce zburam ca elev-pilot caporal pe avionul ZLIN-526F, cu instructorul maior IONIȚĂ ION, pe aerodromul Focșani, după decolarea în TP-DC, din cauza unei defecțiuni tehnice, motorul avionului a început să dea rateuri și să trepideze, uleiul de la motor a fost aruncat pe parbrizul cabinei instructorului de zbor (care era poziționat în fața elevului), astfel micșorându-se drastic vizibilitatea frontală și, respectiv, vizibilitatea laterală; dar prin colaborarea eficientă elev-pilot/pilot-instructor de zbor am aterizat normal, direct de la virajul doi spre pistă, în priză directă, cu motorul oprit ... ! În perioada cât am zburat avionul BN-2, în timp ce executam o zonă de maneabilități, eu ca pilot instructor pe locul din dreapta, am observat o pierdere de combustibil din planul avionului... Am preluat comenzile de zbor și am venit la aterizare după ce am oprit motorul drept pentru a evita un eventual incendiu... După ce am executat aterizarea, s-a constatat că rezervorul cheson din planul drept, deasupra motorului, era fisurat și, într-adevar, pierdea combustibil... În anul 2003, în timp ce zburam în cadrul Companiei Tarom, în echipajul: pilot comandant: Bunea Mihai, copilot subsemnatul, pe avionul avionul Boeing-737, în cursa de Madrid, a scăzut presiunea și cantitatea de lichid hidraulic din sistemul principal... S-a luat decizia să ne întoarcem la aeroportul Timișoara sau Otopeni, în funcție de evoluția situației. Pentru că aveam o greutate depăsită pentru aterizare, am procedat către Otopeni, am executat toate manevrele conform check-list-ului și am aterizat în condiții de siguranță pe aeroportul Otopeni... Tehnicienii au constatat ne-etanșeitatea unei conducte hidraulice din sistemul „A". S-a înlocuit avionul, iar pasagerii au cerut, dacă este posibil, să plece cu același echipaj ... pentru că au fost mulțumiți de felul cum s-a rezolvat această situație destul de complicată ... În anul

2007, cu avionul YR – BAD, după decolarea de la BERGAMO (Italia), în echipaj cu pilotul comandant (P.F.) Preda Adrian, la o altitudine de 2.000 feet, cedează brusc (3 secunde) motorul drept. S-au făcut manevrele conform check-list-ului și am decis să revenim la aterizare la Bergamo (BGY) și să aterizăm deoarece îndeplineam condițiile de revenire pe aeroport (greutatea maximă de aterizare nu era depășită). S-a aterizat în condiții foarte bune. Unii pasageri au aflat de la echipaj ce se întâmplase…

POVESTEA MEA:

Anii copilăriei m-au adus aproape de aviație prin faptul că în lunile de vară, când eram în "vacanța mare", mergeam în localitatea Mozăceni Deal (județul Arges) la bunicii din partea mamei mele. Peste această așezare, aflata în câmpie, zburau zilnic foarte multe avioane de dimensiuni diferite. Mai tarziu, când am devenit pilot, mi-am explicat acest fenomen prin faptul că Mozăcenii copilăriei mele se aflau (geografic vorbind) pe traiectul de decolare și aterizare al avioanelor de transport pasageri de la aeroporturile Otopeni și Băneasa, care deserveau municipiul București. Privind aceste "păsări argintii", care pentru mine, în postura de copil, m-au făcut să doresc ca într-un viitor să-mi îndeplinesc acest vis, să ajung și eu să pilotez astfel de "păsări argintii" ...! Drumul meu nu a fost ușor și nici lipsit de "urcușuri" și "coborâșuri". Dar cu multele satisfacții pe care le trăiește omul atunci când devine "pasăre", și cu ajutorul destinului ce mi-a fost hărăzit, am ajuns acum la vârsta de 56 de ani să pot declara că am o lungă activitate de zbor (aprilie 1971 – aprilie 2009), circa 38 de ani și un total de 10.000 de ore de zbor pe diverse aeronave precum: planoarele IS-7/12 și Blanik L-13 Lunak, avioanele mono-motor clasic ZLIN-526F, IAR-823 și AN-2, respectiv, bi-motoarele BN-2 ISLANDER, avioanele bimotor turbo-propulsor BEECH-1900D și AN-24, avionul turbo-reactor cu dublu flux BOEING-737 (seriile -300 la -800NG)… În prezent am renunțat la activitatea de zbor în calitatea de pilot de linie, devenind un "tânăr pensionar" ... cu dreptul de a-mi "stinge" din când în când dorința arzătoare de a zbura ... ca pasager al unui avion pilotat de foștii mei elevi și

colegi sau cu vreo altă variantă de aeronavă sportivă sau de agrement. Am trei copii (baieţi !) din care doi sunt căsătoriţi şi mi-au acordat de trei ori "medalia de bunic" pentru trei copii (toţi baieţi !). Aştept cu real interes să văd ce fel de medalie îmi va oferi şi cel de-al treilea fiu al meu încă necăsătorit, dar care este angajat la Compania aeriană BLUE AIR în funcţia de "insoţitor de bord" şi doreşte ca în viitor să mă urmeze în profesie. Îl susţin şi-l urmăresc cu interes să vedem cum va evolua în AVIAŢIE; tradiţie în familie are !?! ...Am debutat în aprilie 1971 ca elev-pilot la Aeroclubul "Clinceni" situat lângă Bucureşti la vârsta de 17 ani şi 6 luni ... atunci fiindu-mi necesară o procură pentru dispensă de vârstă dată de unul dintre părinţi la NOTARIATUL DE STAT (întrucât nu aveam încă 18 ani - vârsta majorat !). Am început să zbor planorul IS-7/12 (cu remorcaj de mosor) avându-l instructor pe domnul PETRE DATCULESCU (ulterior acesta va pleca navigator de bord pe avionul IL-18 la Compania TAROM). Până în octombrie 1971, când am susţinut examenul de brevetare în zbor pe planor, am mai zburat cu BLANIK L13 LUNA şi IS-3D (simplă comandă). Mi-au mai fost instructori: GHEORGHE SAVASTE (care va deveni ulterior Şeful secţiei de zbor fără motor din cadrul Aeroclubului României), PAUL MANU şi SOFLETE ION (instructori pensionari). Din Comisia de brevetare ca pilot planorist a mea au făcut parte: ADASCALIŢEI ION, ROMANESCU I. şi renumitul proiectant de planoare IOSIF ŞILIMON !!! În anul 1972 am continuat zborul cu planorul, am susţinut examenul de bacalaureat şi am luat examenul de admitere la S.S.A.C. din localitatea Boboc (judeţul Buzău). ...În perioada 1972 – 1973, ca elev-pilot la S.S.A.C. am zburat pe avionul ZLIN-526F cu instructorul ROHATIN SORIN. Între anii 1973 – 1975 am zburat în continuare pe avionul ZLIN-526F cu instructorul IONIŢĂ ION şi, respectiv, pe avionul AN-2 cu instructorul ŞERBAN MIHAI. După terminarea Şcolii militare de ofiţeri de aviaţie "Aurel Vlaicu" am rămas în această Şcoală ca instructor de zbor pe avionul AN-2 pe aerodromul Buzău ... devenind astfel coleg de meserie cu foştii mei instructori Mihai Şerban, Petre Emil, Smilschi Marian şi altii. Ulterior, în anul 1977, am fost mutat ca instructor pe avionul IAR-823 la Grupul de aviaţie-şcoală de pe aerodromul FOCŞANI unde, în perioada februarie 1977 - octombrie 1980, am instruit circa 65 de elevi-

piloți faza I-a aviație școală pentru aviația civilă, elevi cu care mă voi mai întâlni ulterior în calitate de colegi sau piloți-comandanți ! Cred că această perioadă a fost una dintre cele mai prolifice din cadrul carierei mele de instructor de zbor, când am executat circa 1.000 de ore de zbor cu 6.375 de aterizări. Timpul și viața au demonstrat că am făcut o treabă bună și profesionistă deoarece majoritatea celor instruiți de către mine au ajuns piloți adevărați și cu mari succese în profesia noastră, formând acum, în mileniul III, baza piloților comandanți și instructori pe aeronavele din dotarea actualelor companii aeriene (avioane new generation). Din anul 1981 m-am transferat ca pilot pe avionul BN-2 ISLANDER la Regimentul 99 Aviație Transport de la București / Otopeni, la Escadrila Specială. Aici am parcurs un Program de pregătire pentru specificul aviației militare de transport și aerofotogrametrie ocupând diferite funcții și având diferite grade militare. Am devenit pilot militar clasa I-a, comandant pe avionul BN-2 putând astfel executa diverse misiuni, ziua și noaptea, în condiții meteo "grele". Am zburat în cadrul misiunilor de curierat cu VIP-urile din acea perioadă... În anul 1988, datorită calificării mele, am fost detașat în "Economia Națională" pentru a ajuta la pregătirea unor grupe de piloți civili în zbor IFR la CIPA București / Băneasa. Din acest moment și până în 1994 (anul trecerii mele în rezervă) activitatea mea a fost legată numai de aviația civilă, unde-mi doream să revin, astfel reînodând firul activității pe care mi-am dorit-o din totdeauna. Din nou pot spune că perioada petrecută ca instructor pentru zborul IFR pe avionul BN-2 în cadrul CIPA – București a fost iarași printre cele mai prolifice ca pregătire de specialitate, aducându-mi astfel aportul nemijlocit la perfecționarea și instruirea, prin trecere de la aviația utilitară sau sportivă, către aviația de transport a sute de elevi-piloți. În urma schimbărilor ce avuseseră loc în România, în noiembrie 1994, am hotărât să fac cerere de trecere în rezervă și să mă dedic aviației civile în totalitate. Acest lucru s-a realizat și am trecut în rezervă din cadrele active ale aviației militare cu gradul de locotenent-comandor aviator (fostul locotenent colonel ...) în rezervă. După trecerea în rezervă am fost angajat la Compania AIR ANTARES și am fost trimis în SUA pentru a urma cursul de trecere pe avionul BEECHCRAFT-1900D (cu

18 locuri pentru pasageri şi 3 crew). Am absolvit cursul respectiv şi am devenit pilot comandant pe acest tip de avion, zburând până în martie 1996 când această Companie a dat faliment ... Şi cum în viaţă este bine să faci "de toate" am devenit pilot-comandant şomer...! La un interval de timp de 8 – 9 luni de zile am reuşit să obţin angajarea ca pilot pe avionul AN-24 la Compania TAROM, ajutat şi de foştii mei elevi şi colegi, care acum aveau funcţii de conducere în cadrul acestei companii, şi îmi cunoşteau posibilităţile şi dorinţa de a zbura.



Astfel, în perioada 1997 – 2004 am fost angajat cu acte în regulă la TAROM de unde în noiembrie 2004 m-am pensionat, totalizând în această perioadă circa 4.000 de ore de zbor distribuite astfel: 1.750 de ore pe avionul AN-24 şi restul pe avionul BOEING-737 (seriile – 300 şi -700NG).



După pensionare am plecat să zbor în calitate de copilot pe avionul BOEING-737 – 800 la Compania PEGASUS cu sediul la ISTAMBUL şi Baza de operare la ALGER (Republica Algeria). În aproximativ 6 luni am efectuat 450 de ore de zbor pe avionul BOEING-737-800NG cu WG.



După această perioadă m-am întors la ISTAMBUL şi am zburat tot la o Companie din Turcia numită FLY AIR cu sediul şi baza de operare pe ISTAMBUL. După alte 5 luni de zbor am adunat 375 de ore de zbor şi am revenit în România pentru a mă angaja la noua Companie privată low-cost BLUE AIR. Din 1 decembrie 2005 şi până la 1 februarie 2009 am zburat la această companie în funcţia de "copilot cu EXPERIENŢĂ" circa 2.250 de ore de zbor pe toate variantele de BOEING – 737 (seria: -300, -400, -500, -800). Această perioadă a fost o încununare a investiţiilor mele în activitatea de instructor de zbor având marea satisfacţie şi onoare să zbor în echipaj cu foştii mei elevi care, datorită calităţilor şi muncii lor, au ajuns să-şi depăşească "profesorii". Tot în această perioadă am avut puterea să rezist tentaţiei financiare de a intra în pregătire de comandant şi să acord tinerilor mei

colegi piloți (foștii mei elevi) șansa de a se pregăti ei și a deveni comandanți pe avionul BOEING – 737. Pentru mine, pierderea financiară a fost compensată în parte de faptul că cei în care am investit încredere și muncă în cursul carierei mele de instructor au confirmat ajungând piloți buni și foarte buni la toate categoriile de aeronave pe care își desfășoară activitatea. Concluzionând: prin faptul că am hotărât să mă retrag din activitatea de pilot profesionist la pensie, am lăsat în urma mea suficient de mulți piloți tineri și bine pregătiți pentru transportul pasagerilor în condiții de MAXIMĂ SIGURANȚĂ ȘI CONFORT ...!!!





SZEKULA I. IOSIF



Am fost invitat să scriu câteva rânduri depre cariera mea de aviator pentru memoria Promoției 1975, a Școlii Superioare de Aeronautică Civilă din care am făcut parte. O fac cu mare entuziasm și scriu cu gândul că poate vor citi și persoane care nu au tangență cu domeniul sau care nu știu nimic despre această Școala. Se pare că am de spus mai multe decât colegii cărora le-am citit amintirile și, dintr-un punct de vedere, oarecum diferit. Este în firea umană să încercăm să ne protejam, să păstrăm vii doar amintirile plăcute și, respectiv, estompându-le pe cele neplăcute și pe care vrem să le uităm. Constat că, pe măsură ce scriu, mă năpădesc amintiri și impresii despre întâmplări și situații pe care deocamdată nici un alt fost coleg nu le-a menționat. Atunci, când am trait evenimentele la care mă refer, am fost cu toții de părere că nu am fost ”fericiți” cu ceea ce ni s-a

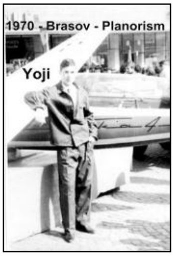
întâmplat, că nu am prevăzut și nu am meritat felul în care, uneori, de către unii, am fost tratați, am înjurat, am făcut haz de necaz și chiar am compus un imn al Promoției noastre care a fost și rămâne încă o formă de protest în care ne-am spus oful. Poate că Școala asta ne-a format și călit pentru viață, dar s-ar fi putut și altfel, mai plăcut. Iată povestea mea, așa cum mi-o amintesc și cum văd eu lucrurile. Încerc să nu dau nume și să nu fac comentarii despre alte persoane. Sper ca cititorii să mă corecteze unde, poate, gresesc. M-am născut în 1952 la Brașov cu numele Szekula Iosif, așa cum am fost cunoscut în Școala de aviație. Mai târziu, în cariera mea de pilot am fost cunoscut sub numele de Secula Iosif. Prietenii îmi zic Ioji sau Ioșca, nume folosite mai mult prin Ardeal, iar varianta americana este Yoji. Numele meu actual este Szekula Joseph. Pentru majoritatea oamenilor numele este un dar primit la naștere și trec prin viață fără a se preocupa prea mult de numele purtat. Pentru mine a fost puțin mai complicat. Am fost ”sfătuit” și convins de "binevoitori" că în cariera aleasă și în conjunctura de atunci era bine să-mi schimb ortografia numelui, astfel încât să sune mai românește. De-a lungul vieții mi-am schimbat numele de două ori, în România în 1976, când l-am românizat, și în America, în 1993, când mi-am reluat numele de la naștere și l-am americanizat. Mama a fost româncă născută la Fetești, pe malul Dunării și a trăit la Brașov. Tata s-a născut în Ardeal la Gheorghieni, pe vremea aceea parte din imperiul Austro-Ungar, din tată armean și mamă unguroaica și automat a fost înregistrat la naștere ungur și i s-a scris numele ungurește, conform legii locale de atunci. Tata a avut o tinerețe aventuroasă care l-a purtat prin multe locuri, Budapesta, București și, în final, s-a stabilit la Brașov. Din păcate acea tinerete l-a marcat cu o infirmitate fizică ce i-a afectat tot restul vieții. În funcție de locul și naționalitatea funcționarilor care i-au emis diferite acte, numele lui taică-meu a fost maltratat în fel și chip, românește, ungurește sau combinații ale acestora. Pare comic și nesemnificativ la prima vedere. Numele mi-a afectat și mie existența și pot spune că și viața mea a fost o aventură. O fi de vina zodia în care m-am născut, Săgetator. Parinții mei au făcut parte din generația care a cunoscut libertatea și prosperitatea interbelică, ororile războiului și evacuarea, viața sub talpa sovietică, anii

”gloriei” socialismului și iarași, la finalul vieții, fericirea și bunăstarea societății libere românești. Pot să afirm cu admirație și mândrie că părinții mei au fost deschiși la minte și la suflet, că mi-au oferit toate condițiile posibile în acele vremuri grele și mi-au dat toată libertatea fără nici o ezitare. Când a sosit vremea, am făcut și eu tot posibilul și i-am ajutat să aibă o bătrânețe suportabilă și confortabilă și îmi amintesc de ei cu dragoste și recunoștință. Am avut norocul și privelegiul de a mă naște și crește în Brașov. În anul nașterii mele a avut loc acolo Festivalul Internațional al Tineretului, care a fost probabil prima deschidere spre vest a regimului instaurat după 1945. Nu pot pretinde că am amintiri de la acel eveniment, dar pot spune cu certitudine că i-am trăit din plin urmările binefăcătoare. Brașovul a redevenit cosmopolitan, deschis turismului, oamenilor și valutei din vest. Poate că restul țării nu a simțit schimbarea. În Brașov trăiau armonios împreună, de mai multe generații, români, unguri, sași, evrei, greci și alte naționalități, dar după acest eveniment atmosfera a devenit mult mai relaxată, deschisă și internațională. Pentru noi copiii, care am crescut unii în casele celorlalți, ne-am jucat împreună și am vorbit câte puțin din limbile fiecăruia, a fost importantă atmosfera aceea cosmopolită. De la vârsta copilăriei am frecventat Poiana Brașov în toate sezoanele și mai ales iarna la ski unde am venit în contact cu turiștii străini și copii lor veniți în vacanțe și unde am învățat să-i privim ca pe semenii noștri, să nu ne temem de contactul cu ei, să comunicăm cu ei și chiar să ne împrietenim cu ei. Orașul în sine era mereu plin de grupuri de turisti de toate națiile și am ajuns să nu-i privim ca străini, căci făceau parte din viața noastră de zi cu zi, interacționam cu ei pe străzi, în magazine, în parcuri, în Poiană. La vârsta adolescenței, când am început să frecventăm discotecile și cluburile, am ajuns să legăm relații mai mature cu cei veniți în vacanțe. Mulți dintre prietenii noștri lucrau în aceste locuri ca monitori de ski, disc-jockey, recepționeri, ospătari, barmani, vânzători în magazinele pe valută sau la oficiile de schimb valutar. Am învățat să conversăm cu turiștii în mai toate limbile lor și am învățat de la ei multe aspecte ale vieții la care noi nici nu visam, dar era interesant de știut și de schimbat impresii și gânduri. Veneau cu cărti, reviste și ziare care de obicei treceau și prin mâinile noastre. Toate

acestea ne-au deschis și nouă mințile și orizonturile și ne-au învățat că există și o altă lume. Bineînțeles că eram supravegheați și păziți de ochii vigilenți ai ”societății”, dar nu făceam prostii și eram lăsați în pace căci eram tineri și inofensivi, iar turismul era o sursă de venituri mai importantă decât faimoasa industrie locală, care mai mult a distrus decât a produs. Un episod din școala generală mi-a revenit des în memorie în cursul vieții. La o ora de dirigenție am fost întrebați fiecare ce profesie ne-ar place și cum ne gândim să ne pregătim pentru viitor. Eu am spus fără nici o ezitare că vreau să devin pilot. Diriginta, în dorința de a mă pune pe o direcție mai realistă, m-a atenționat că piloții trebuie să fie perfect sănătoși și să nu uit că doar cu câteva luni mai devreme am avut în școala o epidemie de hepatită care m-a afectat și pe mine, printre mulți alții, și că am avut chiar o recidivă, când am ieșit din spital de Craciun și am mâncat pe ascuns sarmale... A trebuit să trec fără probleme prin multe comisii medicale anuale pâna mi-au ieșit din cap vorbele ei. La vârsta admiterii la liceu am avut norocul, sau ghinionul, să fie al doilea an de când se înființaseră liceele de specialitate de 5 ani, care erau considerate cea mai mare inventie în materie de educație de la tipar încoace. Am optat pentru Liceul Industrial pentru Construcții de Mașini, secția Mașini și Aparate Electrice, fiind și acolo a doua promoție... M-am trezit într-o instituție nouă, fără infrastructură și care nu funcționa la nivelul dorit, nu avea cadrele necesare și pe an ce trecea se dovedea o pierdere de timp. În final ne-am ales cu o clădire și ateliere de practică ultra moderne pentru vremurile de atunci, dar cauza era pierdută. Mai ales era pierdut timpul, căci anul 5 nu s-a justificat prin nimic. Până la urmă am ajuns în America unde am beneficiat din plin de educația primită în liceu și, în plus, sunt în stare să conectez singur aparatura electronică și să repar aparatele electrice din casă. Aş fi preferat să ajung în școala de piloți cu un an mai devreme, în prima promoție și, probabil, aş scrie o altă istorie acuma. Din păcate aceeași experiență neplăcută avea să mi se repete și cu a doua promoție a Școlii Superioare de Aeronatică Civilă. Dar să nu sar în timp și peste o perioadă importantă din viața de pilot. În anul doi de liceu, un prieten și coleg mi-a povestit despre o verișoară de-a lui care se înscrisese la Aeroclub la parașutism și care-l

convinsese să se înscrie și el, iar el m-a convins pe mine. Într-o zi de toamnă ne-am dus la sediul Aeroclubului unde am avut o conversație fascinantă cu instructorii de la toate specialitățile: planorism, parașutism și zbor cu motor. Dată fiind vârsta noastră și în urma discuției de la sediu, am optat amândoi pentru planorism. Ne-au dat câte un set de acte de completat și cel mai important era consimțămintul legalizat al parinților, deoarece eram minori. Am pus atâta pasiune și hotărire în discuția pe care am avut-o cu parinții mei încât i-am convins să meargă cu mine la Aeroclub, să vorbească și ei cu instructorii și apoi să mergem la notar unde să binecuvânteze alegerea noului meu hobby. Părinții mei m-au încurajat întotdeauna să încerc activități și preocupări noi și diferite. M-au împins să merg la ski, patinaj, ciclism, un instrument muzical: acordeonul, balet, limbi străine, diferite cercuri tehnice la Palatul Pionierilor, aeromodelism, drumeții pe munte. Dar de data asta era ceva deosebit, serios, amenințător pentru un adolescent, pentru copilul lor. Am să le fiu veșnic recunoscător pentru hotărârea de a mă susține și în momentul acela deoarece mi-au definit viitorul. Am început cursurile teoretice de planorism de câte 4 ore, Sâmbăta seara și Duminica dimineața și am fost fermecat de la bun început de subiecte și de modul de prezentare. Cursurile erau predate de către instructorii cu care urma să zburăm și partea teoretică era întotdeauna împletită cu povestiri și întâmplări de zbor. Am învățat, la nivelul de începător, despre construcții de aeronave, instrumente de bord, navigație aeriană, meteorolgie, tehnica zborului cu planorul și multe altele. A trecut perioada sărbătorilor de iarnă și se apropia primăvara, când trebuia să ieșim pe aerodrom și să facem cunoștință cu planoarele, avioanele și automosorul de care învățasem. Din păcate, cu cât se apropia ieșirea la zbor cu atât se subțiau rândurile celor rămași să frecventeze cursurile. Unii aveau servicii, alții aveau familii, eram de toate vârstele și felurile. Nu mi-a fost ușor nici mie să renunț la ceaiurile de Sâmbăta seara, ieșirile la discotecă, zilele de naștere ale prietenilor și am renunțat chiar și la ski în iarna aceea. Din gașca mea de prieteni din copilarie nu am reușit să conving pe nimeni să vină cu mine să încerce și ei ceea ce încercam eu să fac. Nu prea m-au luat în serios, credeau că-i doar o fază trecătoare.

Așteptau vara cu plecarea la mare, când erau convinși că voi renunța la noul meu hobby și voi merge, ca în fiecare an, cu gașca. Până și prietenul care m-a tras acolo a renunțat. Și nu aveam nici o garanție că voi ajunge să zbor, căci abia după terminarea cursurilor urma să facem vizita medicală de aptitudine de zbor. La sfârșitul cursului am rămas doar o mâna de pasionați ai zborului care am trecut cu bine de toate încercările și într-o zi la început de Aprilie ne-am urcat în autobuzul Aeroclubului și am pornit spre Aerodromul de la Sânpetru, de lângă Brașov, unde funcționa secția de planorism. Acolo i-am cunoscut pe colegii veterani de zbor, oameni mai în vârstă care zburau planorul de ani de zile și aveau multe ore de zbor, multe povestiri și sfaturi de împărtășit. Am scos planoarele din hangar, le-am curățat și le-am pregătit de zbor. Ne-am urcat în ele, am încercat parașutele și chingile, am făcut balans în vânt și am visat la primul zbor. Am stat ca pe ace încă două săptămâni până s-a uscat câmpul și s-a putut ieși la zbor. 13 Aprilie 1969, cea mai spectaculoasa zi a vieții mele. Primul zbor de aclimatizare cu planorul Blanik de dublă comandă remorcat de avionul Wilga deasupra Brașovului și a munților Carpați, urmat de declanșare și zborul liber. Aș fi dorit să nu se termine. Zburam cu păsările în liniștea cerului și vedeam de acolo o lume nouă cu orizont nelimitat, îmi vedeam viitorul. În momentul acela am știut că asta doresc să fac în viață. Au urmat 4 ani cu nenumărate zile petrecute pe aerodrom, unele chiar fără să apuc să zbor, nenumărate ture de pistă la mosor, ieșirea la simplă, acrobația elementară: vrie, looping, ranversare, zborul instrumental, brevetarea și primul meu Brevet de Pilot Planorist. Zborurile lungi de mai multe ore și la mai mare altitudine în curent termic și în curentul de pantă au fost răsplata zilelor lungi și a eforturilor depuse. Iar desertul a fost, câteodată, zborul deasupra Poienii Brașov și a Vârfului Postăvaru. De la mine din clasă vedeam când începea zborul și nu de puține ori mi-am luat cărțile și am plecat pe jos pâna acolo. De la liceu pâna la aerodrom erau 4 km și la vârsta aceea era aproape... Diriginta mea a fost pentru mine o binefacere și o binecuvântare și-i voi fi veșnic îndatorat.



Când a aflat că pasiunea mea este zborul și s-a lămurit că "chiuleam" ca să merg la aerodrom, mi-a motivat întotdeauna absențele și m-a susținut în orice situație neplăcuta cu școala, iar gestul suprem a fost când mi-a făcut cadou "Micul Prinț" a lui Antoine de Saint Exupery. Am devenit copil de aerodrom. Mergeam la aerodrom chiar și în zile ploioase și nu eram singurul. Îmi plăcea să-mi petrec timpul acolo cu oameni care aveau aceeași pasiune, să le ascult poveștile, să cântăm cântecele de aviație din alte vremuri, să culegem produsele câmpului, să gătim și să mâncăm acolo la foc de tabără, și câteodată să bem și o bere răcită la izvorul din mijlocul aerodromului. În momentele acelea șefii deveneau semenii mei: Nea Romică, Nea Titi, Nea Teofi, Nea Coco, Nea Lie, și mulți alții care în realitatea de zi cu zi erau comandanți, instructori, directori, șefi de servicii sau pur și simplu pasionați de zbor și susținători ai acelei activități, bărbați și femei, băieți și fete colegi de planorism, familia de zburători de pe aerodrom. M-am integrat repede în familia de zburători și am devenit de-al casei. Am început să conduc Willis-ul cu care trăgeam planoarele și cablurile de remorcaj la start, camionul cu care se muta ștartul și mosorul, autobuzul cu care adunam lumea când începea ploaia. Am învățat să matisez cablul de la mosor, care se rupea destul de des și am fost voluntar în echipajele care plecau cu remorca să aducem acasă planoarele aterizate pe afară când nu mai reușeau să se întoarcă la aerodrom. Am iubit fiecare clipă. Nu mi-am uitat niciodată prietenii de copilărie din vechea gașcă și ne-am văzut tot timpul, dar verile erau pentru zbor și mi-am făcut prieteni noi cu care aveam în comun zborul. Prietenii vechi au venit să mă vadă la aerodrom zburând, alții m-au văzut cu planorul la defilările cu Aeroclubul de sărbătorile oficiale, mi-au înțeles și apreciat pasiunea. Cu timpul am devenit familiar și cu activitatea colegilor de la secția de zbor cu motor a aeroclubului care funcționa pe Aerodromul Ghimbav, de lângă fabrica ICA unde se fabricau și se reparau planoare, avioane și elicoptere. Tot acolo se țineau și mitingurile aviatice și funcționau și Aviasanul și o bază de Aviație Utilitară. De multe ori am aterizat și am zburat cu planorul pe Ghimbav și

de multe ori colegii de la zbor cu motor aterizau și zburau la Sânpetru. Așa am cunoscut mulți piloți din aviația sportivă, elevi, profesioniști, componenți ai lotului național de acrobație, piloți de la aviația sanitară, piloți de încercare de la fabrică, piloți pensionari și veterani de război. Acolo i-am cunoscut pe majoritatea piloților care urmau să ne fie instructori la S.S.A.C. Dar să nu sar peste evenimente. Era vremea când aviația civilă se dezvoltă și era nevoie mare de piloți. Am văzut cum peste noapte unii din instructorii și colegii veterani de planorism au ajuns piloți remorcheri și instructori la zborul cu motor, piloți recepționeri la fabrică și alte promovări miraculoase. Așa am aflat poveștile unora din cei care au fost ași ai aviației române și fiindcă au avut tot felul de "ghinioane" politice au fost trași pe linia moartă și au suferit în tăcere și cu modestie mulți ani de zile, până a venit momentul reabilitării și recunoașterii calităților, dar nu și-au pierdut pasiunea pentru zbor niciodată. Am avut plăcerea și privilegiul de a zbura ca pasager cu unii dintre ei pe avionul Wilga de remorcaj, pe Zlinul acrobatic si pe elicopterele Alouette și Puma în zboruri de rodaj deasupra Brașovului. În 1971 am aflat prin aeroclub despre deschiderea Școlii Superioare de Aeronautică Civilă la București ca Înstitut de învățământ superior de 4 ani pentru piloți, acceptând pentru prima dată candidați din toată țara. Atunci am regretat pentru prima oară că am ales Liceul Industrial de 5 ani. Terminam anul 4 dar mai aveam încă un an până la absolvire. Aș fi putut să fiu și eu în prima Promoție a Școlii de aviație dacă alegeam un liceu teoretic ca majoritatea prietenilor mei. Ghinion, ce să-i fac, și dezamăgirile nu se opresc aici. Majoritatea prietenilor mei din vechea gașcă au terminat liceul și au plecat la facultăți, mai mulți la București, câțiva au rămas la Brașov, alții au plecat prin restul țării. Eu am întârziat cu un an, dar eram hotărât să intru anul următor la Școala de aviație și să-i prind din urmă. Școala de aviație se zvonea că este de 4 ani, iar prietenii mei erau în facultăți de 5 și 6 ani. Planurile erau făcute, entuziasmul nemărginit, visam la reunirea cu prietenii, la viața de student din București alături de gașcă, la viitorul ce ni se deschidea. Cunoșteam câțiva brașoveni elevi la S.S.A.C. care au intrat în 1971 în prima promoție. Unii mi-au fost colegi de aeroclub și unul mi-a fost coleg de liceu din prima

promoție de absolvenți. În vara lui 1972 când s-au făcut înscrierile la Școala de aviație pentru a doua promoție, nu prea aveam informații exacte despre școală căci elevii școlii erau la zbor și nu veniseră încă în vacanță. Nu mi-ar fi schimbat hotărârea, dar poate aș fi fost mai pregătit și mai puțin dezamagit de cele întâmplate în final, după ce am ajuns în școala. În vara anului 1972 am absolvit liceul de 5 ani și după ce mi-am luat diploma de bacalaureat, m-am înarmat cu recomandari de la aeroclub, carnetul de zbor, brevetul de pilot planorist și restul actelor necesare și m-am prezentat la Comisariatul Militar Brașov prin care se făceau înscrierile la Școala Superioară de Aeronautică Civilă. Mi-am depus dosarul și mi s-a spus să aștept pentru că mi se va comunica acasă unde și când să mă prezint la examenul de admitere. Aflasem că se fac verificări serioase de dosar, dar bănuiam că nu am probleme. Totul era un mare secret, amănuntele despre școală nu se făceau publice și faptul că totul era controlat de armată, prin comisariatul militar, mi s-a părut ciudat, dar în vremurile acelea era normal... Nu mi-a ars de distracții în vara aceea, când vedeam cum trece perioada admiterii în facultăți și neauzind nimic de la S.S.A.C., așa că am continuat să merg la zbor până pe 29 August, adunând peste 85 ore de zbor cu 300 de aterizări în 4 ani. Am primit înștiințarea să mă prezint pentru examenul de admitere la București într-o clădire a Ministerului Transporturilor de pe lângă Gara de Nord la o dată mult după admiterea la facultăți. Am fost plăcut surprins când am aflat că din toata țara am rămas doar 300 de candidați concurând pentru 90 de locuri. Am fost la fel de plăcut surprins când ni s-a prezentat personalul care urma să ne supravegheze la examen, viitorii noștri instructori de zbor, majoritatea fiind figuri cunoscute de la aeroclub. Atmosfera mi-a devenit familiară și asta mi-a ușurat mult din presiunea examenului și am ajuns pe lista cu cei admiși pe pozitia 28. În zilele de examen ne adunam în fata clădirii pe Calea Griviței și, deși grupurile se formau mai mult pe criterii geografice, am început să vorbim între noi. Atunci am avut o alta mare surpriză, când am aflat că majoritatea viitorilor colegi nu aveau nici o experiență de zbor și mulți nu fuseseră niciodată în apropierea unui avion. Am avut emoții mai mari când am fost programat la Comisia Medicală din strada

Ceasornicului, lânga lacul Herăstrău. Dar am trecut cu bine şi de asta. Am constatat că era mare diferenţă între examenele medicale anuale pe care le trecusem la Braşov pentru planorism şi cel pe care tocmai îl terminasem cu bine. Barocamera, comisia de psihologie, diversele examene de specialitate, totul era impunător, intimidant şi de o profesionalitate copleşitoare. Am semnat fiecare un contract pe 10 ani cu Ministerul Transporturilor şi Telecomunicaţiilor, în subordinea căruia funcţiona Consiliul Aviaţiei Civile şi am plecat acasă urmând să ne prezentăm în luna Octombrie în acelaşi loc pentru a fi duşi la Şcoala despre care încă tot nu ştiam nimic concret. Aflasem de la instructorii cunoscuţi că în primul an Şcoala civilă S.S.A.C. funcţionase în cadrul Şcolii de Ofiţeri de Aviaţie "Aurel Vlaicu" de la Boboc, de lângă Buzău şi că zburaseră avionul IAR-818 şi asta deoarece nu se terminase construcţia şcolii noi... Era dezamăgitor dar eu speram că visele mele se vor împlini şi că în anul al doilea de existenţă al S.S.A.C. ne vom muta în sediul nou de lângă Aeroportul Băneasa unde se înfiinţase şi faimosul Centru de Instruire a Personalului Aeronautic civil, CIPA, şi că vom zbura Zlin-ul familiar şi faimos în lumea zburătorilor. Toţi cei reuşiti la admitere ne-am prezentat la sediul M.T.Tc. pentru începerea Şcolii şi am avut surpriza că nu s-au mai completat şi restul locurilor rămase după examen. Am fost urcaţi în nişte autobuze galbene militare şi am plecat spre Şcoală. Am trecut pe lângă Gara de Nord, pe lângă Aeroportul Băneasa, am ieşit din Bucureşti şi când am trecut şi de Aeroportul Otopeni am început să intru la gânduri. Nu eram singurul. Mai mulţi din autubuzul în care mă aflam am început să ne întrebăm unde mergem. Speram ca măcar cei din Bucureşti să ştie ceva. Erau majoritari ca număr şi eram convins că aveau relaţii mari prin aviaţie şi că trebuia să ştie mai multe, dar n-am aflat nimic. Am trecut de Ploieşti, de Buzău şi am luat-o spre Focşani. Am făcut dreapta pe câmp pe un drum mărginit de plopi, cu case tot mai rare şi după ce am trecut şi de Halta Boboc drumul părea complet pustiu. Partea asta de drum dintre halta CFR şi Şcoală avea să-mi rămână întipărită în memorie pentru o lungă bucată de timp, căci mult am bătut-o pe jos, ziua şi noaptea, vara pe caldură şi praf, iarna pe crivăţ şi ger, în următorii 3 ani de Şcoală. Ultima dată am fost pe acest drum în anul 2008, pentru o adeverinţă şi am

fost ținut la poartă... Am ajuns la Unitatea Militară 01838 în cadrul căreia funcționa Școala Militară de Ofițeri de Aviație ”Aurel Vlaicu” și am coborât din autobuze. Atunci ni s-a comunicat că acolo va funcționa și școala civilă S.S.A.C. pe toată durata ei și cine nu vrea să rămână este liber să plece în momentul acela fără nici o obligație. Dacă mi-aduc aminte corect, a fost o persoană care a renunțat și s-a urcat înapoi în autobuz și nu l-am mai văzut de atunci... Cert este că nici unul dintre noi nu ne așteptasem la ceea ce am găsit acolo, dar am rămas pe metereze ca să ajungem aviatori, să ne împlinim visul și să ne întâlnim destinul. Majoritatea am reușit, dar au fost și unii care n-au ieșit la liman. Din momentul acela, cei 65 rămași nu ne-am mai numit studenți ci elevi-piloți... Și surprizele neplăcute s-au ținut lanț. Am fost întâmpinați de unul dintre elevii anului doi, care a fost adus din vacanță mai devreme decât restul colegilor și care avea un fel de funcție civilă, echivalentă cu un grad militar, ce se numea ”încheietor” și era un fel de șef de clasă sau de an. Am fost conduși în clădirea care urma să ne găzduiască. O clădire urâtă și în stare deplorabilă, care fusese a soldaților în termen, cu niște încăperi uriașe ce se numeau ”dormitoare”. Noi am intrat toți 65 într-un singur dormitor comun, cu paturi cazone suprapuse și cu niște fișete metalice în care să ne ținem lucrurile. Promoția dinaintea noastră ocupa, în aceleași condiții, două dormitoare de aceleași dimensiuni. Spălătorul comun și fără dușuri și WC-urile comune erau la subsolul unei clădiri, unde se aflau și sălile de clasă, cam departe de dormitoare. Cantina, numită ”popotă” se afla în cu totul altă parte și acolo mâncam în ture, dar eram serviți la masă de către un personal civil și binevoitor. Cu timpul ne-am lămurit că întreaga structură a Școlii civile era copiată după structura Școlii militare cu adaptările și inepțiile corespunzătoare. Conducerea era militară și era compusă din ofițeri cu cariere serioase în aviație ca piloți sau personal tehnic și cu experiență îndelungată în formarea piloților militari. La nivelul mediu de conducere se aflau instructorii de zbor, dintre care unii erau tineri și doar cu experiența primului an al Școlii, dar erau și unii mai în vârstă și cu experiență mai îndelungată ca instructori prin aviația civilă. Prin toate mediile există întotdeauna și câte un exemplar care compromite specia

umană. Cel care adeverește zicala că trebuie să-i dai omului o funcție ca să vezi cine este. Este singurul nume pe care-l voi pomeni: Buciumeanu Nicolae, un individ agramat, ignorant, care face de rușine breasla aviatorilor și sunt convins că nu a fost fericit niciodata în viață. Citatul preferat, pe care-l rostea de câte ori avea ocazia, era că "armata este întuneric și putoare" și în acel mediul vroia să ne țină și pe noi dacă era după mintea lui îngustă și contorsionată. A fost instructor de zbor la S.S.A.C., dar nu mult timp. Eram tolerați în incinta unității militare și nimeni nu era fericit cu această situație. Nici militarii și, evident, nici noi "civilii", nici elevii și nici instructorii, care practic împărțeau același tip de existență, dar în condiții puțin mai bune. După un timp am ajuns să cunoaștem structura întregii unități care era uriașă, o unitate militară complexa, cu aerodrom cu pistă de beton pentru avioanele cu reacție zburate de militari, pista de pământ pentru avioanele mai mici, hangare, depozite, clădiri, stadion sportiv, careu pentru adunări, poligon și toate dotarile tehnice și militare necesare unei asemenea instituții. Noi aveam acces doar la o mică parte din structura care era bine păzită de santinelele compuse din militarii în termen. Am primit niște uniforme urâte bleumarin, cam ca cele de liceu, dar cu bonetă, pe care eram obligati sa le purtam tot timpul in incinta unitatii si sa salutam militareste.



Pentru învoirile în afara unității am primit mai târziu uniforme de gală bleumarin cu chipiu, cam ca cele de pilot civil, dar fără trese. Acestea erau păstrate încuiate în magazia Școlii și le primeam numai la plecarea din unitate. Au sosit din vacanță și elevii anului doi, au sosit și elevii Școlii militare, și am început cursurile. Personal am avut o experiență similară cu cea din liceu. Școala civilă era o improvizație, iar cadrele didactice pe măsura încropelii. Profesori "închiriați", unii pensionari, alții aduși din diverse specialități dinafara aviației și doar câțiva specialiști cu experiență și ofițeri-piloți care predau și la Școala militară. Clasele erau la subsol, unde eram ținuți ascunși ca să nu stricăm imaginea Școlii militare, și eram scoși doar pentru apel și la ore la care nu prea avea cine să ne

vadă. Mi-a trebuit destul de mult timp până m-am acomodat la oribilitatea situației în care am ajuns și până am renunțat la visele de viață de student pe care o văzusem la prietenii mei. Am fost împărțiți după modelul militar în tot felul de grupe și de clase, cu tot felul de șefi și șefuleți, cu tot felul de denumiri caraghioase, aleşi dintre noi sau dintre cei din anul doi. Ni s-au repartizat sectoare de curățenie și de activitate și am început un fel de viață civilo-militară care și acuma îmi provoacă greață. Dimineața ne sculam, alergam în formație, pe afară, pâna la spălătorul comun, cu prosopul într-o mână și periuța de dinți în cealaltă, făceam sectoarele, mergeam la masă și după aceea la clase. Singura parte interesantă din curs a fost cea cu materii de specialitate predate de specialiști și limba engleză. Abia seara aveam ocazia să interactionam cu colegii din anul doi sau cu cei din Școala militară, să ne căutăm prieteni mai vechi și să ne facem prieteni noi. Și așa am început să aflăm cum să ne descurcăm și să ne facem viața mai ușoară în infernul acela grotesc. Greutățile și mediul ostil ne-au unit și chiar dacă nu am ajuns să fim toți 65 prieteni apropiați, am fost ca o familie mare cu un țel comun și conștienți că doar ajutându-ne reciproc putem să-l atingem. S-a dezvoltat între noi o legătură pe care nu o găsești în multe alte medii. "Aviația dă senzația și te-nvață să traiești", cum zice Madelon. Eram civili, dar eram permanent un fel de prizonieri în unitate, pe care puteam s-o părăsim doar cu bilet de voie, când plecam în învoire în garnizoană sau în afara garnizoanei. Am învățat destul de repede cum să ajungem și până acasă, din când în când. Bucureștenii erau mai norocoși căci aveau trenuri directe din Buzău. Până la Brașov era drum lung și trebuia schimbat trenul la Ploiești Est și apoi la Ploiești Vest. Cum majoritatea prietenilor mei erau studenți în București, am mers și eu mai des acolo decât acasă. Aveam nevoie să ies la un spectacol, la un restaurant decent, să văd lume frumoasă și să petrec timpul într-un mediu normal și civilizat, iar asta era posibil doar în afara Școlii, împreună cu prietenii de o viață. Alternativa era orașul Buzău, oraș cazon care nu oferea nimc din toate astea. La înapoiere era un adevarat circ. În primul rând, toată lumea călătorea cu "nașul". Eram așa de mulți că afacerea era bună și pentru ”nași” și pentru noi. Când mai venea supra controlul, nu prea avea ce să ne facă. La Halta

Boboc nu opreau decât cursa locală și câteva trenuri personale. La plecare nu aveam încotro, dar la înapoiere, ca să nu mai schimbăm trenul la Buzău, se tragea semnalul de alarmă atunci când ajungea acceleratul sau rapidul în dreptul Școlii și toată lumea cobora și pornea pe jos, peste câmp, spre Școală. Era un fel de rutină la care erau complici și santinelele, căci jumătate dintre cei care circulau nu aveau bilet de voie și eram amestecați civili și militari, iar trenurile acelea soseau mai mult noaptea. Am făcut greșeala să nu iau în serios restricțiile referitoare la plecarea fără voie din garnizoană, căci eram civil. La întoarcerea de acasă am ajuns mult mai târziu, căci era drumul lung și legăturile CFR mizerabile. Am fost amenințat cu exmatricularea la următoarea abatere. Am avut grijă să nu mai fiu prins niciodată. Asta era partea amuzantă a vieții de elev-pilot. Dar au fost și multe părți triste. Nu aveam nici un fel de dotări sanitare. Eram duși cu autobuzul la baia comunală din Buzău o dată pe săptămână în condiții deplorabile. Alternativa era să ne spălam cu apa rece de la lavoarele spălătorului comun. O făceam și pe asta, dar în sezonul rece era o neghiobie. Situația era de neacceptat și în disperare unii colegi scoteau valva de la câte un calorifer și se spălau cu apa caldă din sistemul de încălzire. Nu-i de mirare că multi și-au pierdut părul la vârste fragede și că majoritatea ne-am ales cu fungusuri și eczeme. Am aflat de la colegii mai mari că se putea face un duș în condiții mai "normale" contra unei șpăgi considerabile la centrala termică, la singurul duș al angajaților de acolo, și am făcut-o de multe ori, dar era coadă și cu programare, și de obicei se făcea acest lucru ... noaptea. Mâncare era multă, căci eram hrăniți la un regim alimentar de 4500 de calorii impus aviatorilor, dar calitatea lăsa mult de dorit. Atunci mi-am promis să nu mai mănânc pilaf și pâine necoaptă tot restul vieții... Activitățile extrașcolare erau foarte limitate: o sală de cinema în wee-kend, o sală comună de televizor seara, stadionul pe care alergam până uitam unde suntem, și cititul de care am profitat din plin; adunatul în găști și gășculițe cu diferite afinități sau hobbyuri; câmpul din jur cu semințe de floarea soarelui sau excursia până la halta CFR, la nea Gheață, de unde se putea cumpăra ceva băutură ieftină. Ca să ne îmbunătățim existența, ne-am organizat propriul chioșc și cu ajutorul Școlii

mergeam pe rând în oraş pentru aprovizionare şi pot spune că această iniţiativă a fost un succes deplin. Primeam toţi pachete de acasă cu tot felul de lucruri, care ştiau părinţii că ne lipsesc. Cred că pachetele mele cu vrafuri de foi de clătite puse între hârtii de pergament, cu borcanele aferente de dulceaţă de casă şi cu sticlele de votcă rusească mi-au câştigat oarecare popularitate. Dar cred că şi mai populară a fost valiza mea de cătană, din lemn şi cu lacăt care a stat întotdeauna deschis. La primul drum acasă la Braşov am găsit la prieteni o valiză de militar în termen, din lemn şi cu un lacăt baban. Am luat-o şi am umplut-o cu marfă de la prietenii din Poiană: sprayuri deodorante, after-shave-uri, săpunuri parfumate, pastă de dinţi adevarată, gumă de mestecat, ţigari mentolate, benzi de magnetofon cu muzica cea mai nouă din discoteci şi un aparat superb radio portabil Toshiba, ce mergea pe baterii, acumulator şi la priză, cu toate lungimile de undă, cu potenţiometre liniare şi care nu era mai mare decât jumătate de carton de ţigari. Radioul acela a mers aproape noapte de noapte în surdină, acordat pe Radio Luxembourg, care ne ţinea la curent cu muzica de prin lume (i-auzi saxu Nepoate...) Se mai asculta şi Europa Liberă la cască pentru ultimele ştiri. Aveam printre colegii din anul mai mare şi din anul meu un grup de pasionaţi de muzică şi câţiva muzicanţi, care descoperiseră că Şcoala militară are un simulator de zbor cu o instalaţie acustică decentă, cu un magnetofon Tesla. Luam benzile de magnetofon aduse de la Braşov şi ne furişam noaptea cu gaşca de muzicofili şi acultam ore în şir. Erau momente plăcute când mai uitam dezamagirea realităţii din jur. Să nu uităm că în vremurile acelea sfirşitul de săptămână insemna de Sâmbăta după amiaza până Duminică seara. Nu era intotdeauna timp suficient pentru mersul până acasă şi mai erau şi alte restricţii, aşa că mai ieşeam şi în garnizoana Buzău. Atunci devenea din nou populară valiza mea de cătană când apelau unii colegi la un spray deodorant sau after-shave (”night and day you can use szecula spray” ... era sloganul publicitar care circula în comunitatea Şcolii) căci ieşeam la ”agăţat” şi concurenţa era destul de mare, timpul era scurt şi ne trebuia o victorie rapidă! Învoirile acelea erau tare scurte. Ne-am acomodat, am învăţat să luăm ce ni s-a oferit şi să scoatem maximum din situaţia respectivă. Am învăţat să trăim împreună şi

să trecem peste individualisme. Eu fusesem în tabere de pionieri și în cantonamente de ski, dar aceasta era o experiență cel puțin neplăcută și cu totul deosebită. Mă gândesc cum o fi fost pentru alți colegi care s-au trezit pentru prima dată într-un mediu fără nici un fel de intimitate, trăind permanent într-un spațiu comun, deschis și invadat în orice clipă de oricine, fără permisiune sau avertizare. Noi am fost dovada că omul este o ființa socială și adaptabilă, dacă mai trebuia dovedit. A sosit primăvara, am terminat cursurile teoretice și a venit vremea să ieșim la zbor. În timpul cât noi am stat în clasele din subsoluri, instructorii s-au antrenat pe avioanele noi Zlin sosite din Cehoslovacia, pe care urma să începem zborul. Jumătate din visul inițial mi s-a împlinit, căci nu-mi doream să zbor pe IAR-818(mângâiat cu apelativul: ”calul popii!), despre care colegii din anul doi ne povesteau istorii de-a dreptul ridicole, cum îi ținea vântul din viraj sau cum îi depășeau mașinile de pe șosea. Văzusem la Ghimbav ambele avioane și preferința mea era clară. Măcar cu asta s-au ținut de cuvânt. Dar nu s-au ținut de cuvânt cu IL-14, care trebuia zburat în anul 3. Dar să n-o iau înainte de vreme sărind peste doi ani cu implicații uriașe.



În anul întâi am zburat pe aerodromul Școlii din Boboc. Mediul era același, dar percepția și atitudinea noastră s-au schimbat total. Activitatea de bază a devenit zborul și nimic altceva nu mai conta. Toată lumea a devenit dintr-o dată mai fericită și mai zâmbăreață. Nu prea mai vedeam frunți încruntate decât atunci când ceva nu mergea bine la zbor. În fond pentru asta venisem în Școală, să zburam. Am fost împărțiți în grupe de zbor compuse din 6-7 elevi-piloți repartizati câte unui instructor. Pe 29 Mai 1973 am făcut primul zbor de aclimatizare pe avionul Zlin-526F cu instructorul Nemeth Ioan pe care-l cunoșteam de la aeroclub. Menționez acest fapt pentru că m-am simțit în avion ca acasă. Aveam experiență de zbor bogată cu planorul și acum aveam în spate un instructor pe care-l cunoșteam, era un coleg de zbor cu experiență mai multă care încerca să mă învețe tot ce știa el. Să poți zbura fără emoții, să poți să te bucuri de fiecare senzație și să nu fii terorizat de o persoană autoritară care este în

carlingă cu tine este un lucru extraordinar. Este un merit al instructorului care reușește să creeze o asemenea atmosferă în avion și procesul de învățare a zborului devine firesc și ușor. Încă am inima puțin îndoită de faptul că primul zbor ca pilot cu avionul nu a avut asupra mea același impact ca primul zbor cu planorul. Susțin și în ziua de azi, când sunt întrebat dacă nu mi-e dor de pilotat, că mi-e dor de zborul cu planorul. Dar atunci pe moment a fost un pas uriaș înainte în viața mea, era începutul carierei mele de pilot profesionist. Pe 3 August 1973 am făcut următorul pas important, ieșirea la simplă comandă după minimul de ore cerut în dublă comandă. Conform tradiției am fost aruncat cu fundul gol în grămada cu mărăcini și ăsta a fost botezul de pilot de zbor cu motor. Probabil că încă mai aveam spini de la botezul de pilot de zbor fără motor. Dar acum semnificația era mult mai importantă pentru că însemna începutul unei cariere de pilot profesionist, însemna că visul devenea realitate. Din păcate puțini dintre colegi au avut bucuria de a fi ”botezați” în primul an. S-a zburat foarte puțin, majoritatea instructorilor erau și ei la începutul carierei și libertatea de decizie le era limitată de instituția militară rigidă și constipată, iar majoritatea elevilor nu aveau nici un fel de experiență anterioara de zbor. Din păcate și unii dintre instructorii militari tineri aveau foarte puțină experiență de zbor în general și pe Zlin în special. Consecința a fost nefastă. Am pierdut primul coleg, pe Victor Ungur și pe instructorul său într-un accident stupid. Au intrat în vrie plată în zborul de zonă și n-au putut să iasă. A fost pentru toți primul contact cu realitatea dură că aviația nu-i doar o artă. Petreceam mai mult timp cu pregătirea pentru zbor și cu analiza de după zbor decât cu zborul în sine. La aeroclub aflasem că zborul se învață pe principiul opus. Am încheiat anul întâi cu 22 de ore de zbor. Foarte puțin pentru o instituție care avea zborul ca motiv de existență. Piloții se formeaza zburând nu discutând și privind cerul. Oricât de bună ar fi pregătirea pentru zbor, fără zbor nu înseamnă nimic. Experiența de zbor definește pilotul. Nici nu s-a terminat bine zborul și ni s-a aruncat în brațe o bombă pe care am primit-o surprinzător de ușor. Probabil că după primul an și zborul din vară eram gata să plătim orice preț pentru a ajunge aviatori. Vedeam deja lumina de la capătul tunelului.

Ni s-a comunicat că întreaga aviaţie civilă a fost trecută în subordinea Ministerului Apărarii Naţionale, adică a armatei, şi ca atare S.S.A.C. s-a desfiinţat şi toţi elevii-piloţi urmau să depună jurământul militar şi să fie integraţi în Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie ”Aurel Vlaicu” cu durata de 3 ani. După absolvire urma să fim trecuţi în rezervă şi să fim încadraţi în aviaţia civilă, aşa cum prevedea Contractul încheiat cu nici nu mai ştiam cine. În ţară nu mai exista decât o singură Şcoală de piloţi, cea militară, şi cine nu-i de acord este liber să plece fără nici o obligaţie. De data asta n-a mai plecat nimeni. Elevii-piloţi cu un an mai mari ca noi au mai prins doar un an în Şcoala de ofiţeri. Promoţia noastră am făcut doi ani de militărie şi am primit gradul de sublocotenent în rezervă la absolvire. Iar cei care abia intraseră în anul întâi au prins toţi trei anii şi au ieşit locotenenţi. Dar iar sar peste evenimente importante. Instructorilor civili li s-au oferit grade de ofiţeri conform cu vechimea şi experienţa şi locuinţe în oraşul Buzău şi alte stimulente ca să nu plece din Şcoală. Unii au preferat totuşi să plece înapoi în aviaţia civilă, iar alţii au plecat pentru că nu li s-a oferit nimic. Noi am primit uniforme militare de Şcoală de ofiţeri, armament şi gradul de caporal. Am fost atenţionaţi că s-a terminat cu civilia şi din acel moment ne supunem regulamentelor şi ordinelor militare. Am fost reorganizaţi după structura militară în plutoane şi escadrile şi nu mai ştiu ce alte formaţii şi ni s-au atribuit ofiţeri care să ne comande, să ne instruiască şi să facă din noi militari de nădejde. În final am făcut noi din ei civili de nădejde şi cred că ne mulţumesc şi-n ziua de azi. La absolvire ne-am despărţit prieteni. Am sosit în Şcoală civil şi după un an am plecat în vacanţă militar... Dacă la absolvire aş fi plecat din Şcoală cu brevetul de pilot în buzunar, totul ar fi fost mai uşor de digerat. În luna Octombrie am plecat în vacanţă urmând să ne întoarcem la sfârşitul lunii ca elevi ai Şcolii militare. Interesant a fost ceea ce s-a întâmplat în vacanţă. Grupul de elevi braşoveni din ambele Promoţii am aflat că iubitul nostru lector şi şef Colonelul Doljanu urma să vină până la Braşov cu nişte probleme oficiale. Ne-am dat întâlnire cu toţii promiţându-i că-i vom fi gazde şi călăuze bune în oraşul nostru natal. L-am plimbat prin oraş, i-am arătat tot ce era mai important de văzut şi l-am urcat pe Tâmpa să admire de acolo toată Ţara Bârsei. L-au impresionat

foarte plăcut întreaga vizită și primirea făcută. Am intrat în câteva localuri faimoase de-ale orașului, am mâncat și băut un șprit împreună și la un moment dat ne-a făcut cel mai mare compliment pe care l-am auzit ca elev-pilot al Școlii. Ne-a spus că îmbrăcați civili și în afara Școlii arătam a oameni normali și suntem cu totul alte persoane decât ceea ce vede el toată ziua în Școală. Această revelație mi-a confirmat impresia mea că instituția militară dezumanizează, că procesul de învățamânt de acolo nu are nimc de a face cu ceea ce văzusem în facultăți și universități și nu am înteles niciodată de ce un viitor pilot civil trebuia să fie umilit, tratat și format în felul acesta. Mare bucurie am avut când ne-am regăsit la Brașov cu gașca mea din copilărie. M-am dus și la Aeroclub să dau bună ziua și să povestesc câte ceva din peripețiile anului întâi. Am fost foarte plăcut surprins de atmosfera colegială cu care am fost primit de profesioniști. Când s-a terminat vacanța și trebuia să plec înapoi spre Boboc doi dintre prietenii mei care erau studenți în București, unul la Medicină și celălalt la Aeronave, mi-au propus să mă ducă ei cu mașina până la Școală, iar ei să-și continue drumul spre București. Am fost cât se poate de fericit căci asta însemna câteva ore bune pe care le mai puteam petrece cu ei. Când am trecut de Buzău spre Focșani și am făcut dreapta pe câmp pe drumul spre Școală s-au uitat unul la altul, dar n-au zis nimic draguții. După ce am trecut și de halta Boboc și am ajuns pe drumul pustiu spre unitatea militară m-au întrebat ce dracu căutam noi acolo, căci n-aveam timp de glume. Eu am fost de mai multe ori la ei la facultați și la cămine, dar ei veneau pentru prima și ultima dată la mine la Școala Superioară de Aeronautică Civilă și asta o spun și la propriu și la figurat. Le-am spus că puțin mai înainte pe drum este Școala, acolo unde se vedeau niște pâlcuri de copaci și un turn de apă. Am ajuns la bariera de pe drum unde era santinela și unde mașinile particulare n-aveau voie să treacă mai departe. Am coborât, ne-am îmbrățișat și n-am să uit niciodată privirea plină de milă și nedumerire de pe fețele lor când mi-am luat bocceaua și am pornit spre nicăieri. Au trecut multe alte întâlniri până și-au luat inima în dinți și m-au întrebat amănunte despre viața mea de "student". Poveștile mele se limitaseră la zbor și întâmplări hazlii. Era diferență mare între studenția lor și a mea și n-aveau

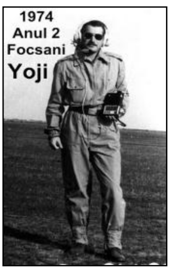
cum înțelege. După ce ne-am întors la Școală nu am mai fost ținuți ascunși în subsol, ci scoși la defilările și apelurile zilnice. Dar nu prea știam să umblăm aliniați și-n pas de front, și să cântăm. Și a început faza de tortură fizică și psihică... Au sărit ofițerii pe noi cu instrucția de câmp, zi și noapte. Ne-au scos la alarme de zi și de noapte, la ”aplicații” de tot felul și s-au căznit să ne învețe cântece și pasul de defilare. Noi am cântat cât ne-au ținut rărunchii: "un elefant, se legăna, pe o pânză de paianjen"... și: "de dimineață, lângă lac, pescarul amator".... Nimic nu ne-a intimidat. La alarmă de noapte am împrăștiat muniția pe tot câmpul și cum trebuia justificat fiecare tub de cartuș, n-au mai făcut greșeala asta a doua oară. Am stat uniți până la capăt și nu ne-a speriat nici ”bulăul” și nici alte amenințări. Cred că le era frica să ne scoată la poligon cu armamentul și muniție reală. Până la urmă ne-am imprietenit și ne-am lămurit reciproc că noi suntem acolo să devenim piloți civili și că n-o să fim niciodată militari de carieră, iar ei ne-au lămurit că dacă nu-i facem de râs în fața superiorilor nu ne mai deranjează cu nimic niciodată... Dintr-o dată am defilat perfect atunci când era nevoie și totul a fost frumos și bine. Când venea ora de instrucție ne spuneau să dispărem fără urmă și să nu facem prostii, ceea ce probabil făceau și ei. Trasul cu armamentul din dotare ne-a plăcut la toți și când ne-au scos la poligon ne-am comportat ca la carte, căci doream să mai mergem și altă dată. Ironia este că și materia școlară s-a modificat și am început să studiem materii pur militare: staregie, tactică, politică, filozofie, care nu ne foloseau absolut la nimic și ne luau din timpul de studiat materiile de aviație. Luam notițe pe caiete sigilate și cu paginile numerotate care erau strinse la sfârșitul orei și se încuiau, căci erau secrete! Puteai citi informații mai exacte în ”Paris Match”... Nu era vina lectorilor și știau și ei că-i ridicol. Am găsit noi, sub pupitru, o soluție și pentru examenele la materiile acelea și am terminat anul cu bine. Mai greu a devenit plecatul din unitate și mai ales călătoritul în afara garnizoanei ... din cauza uniformei. Orice patrulă militară putea să te oprească și, fără acte serioase, puteai fi arestat pentru dezertare și nimeni nu era dispus să-și riște cariera. Aici ne-au cam prins la înghesuială... Dar am găsit și aici soluții, sau mai bine zis le găsisera alte generații de elevi-piloți ai Școlii de

ofițeri înaintea noastră. Și am aflat ca pe șefi îi interesa doar să nu fim prinși. Deci, viața nu ni s-a schimbat prea mult dar macar eram îmbrăcați rezonabil și arătam mai bine.



Am supraviețuit și primei ierni de militărie și a sosit din nou vremea zborului. Pentru zborul din anul doi am fost detașati la Focșani pe un aerodrom rămas din vremea războiului și care era într-o stare destul de acceptabilă. A fost readus la viață de către Promoția dinaintea noastră, care a zburat acolo cu un an mai devreme. Avea pista de pământ acoperit cu iarbă și ceva infrastructură în stare destul de bună. Era ca un fel de tabără de vară. Viața a devenit dintr-o dată mai suportabilă. Am plecat din unitatea militară și nu ne mai simțeam atât de prizonieri. Pe primul plan era zborul și restul nici nu mai conta. Dar mai era un amănunt important pe care colegii mai mari au ținut să ni-l menționeze. Focșani era orașul industriei textile, cu mii de fete tinere dornice să cunoască aviatori și ne-au lăsat numere de telefon și adrese utile și sfaturi și mai folositoare. Veșnică recunoștință și lor! Din păcate unii colegi n-au prea ascultat atent la sfaturi și au avut tot felul de probleme. Cu acele ocazii am aflat că Școala avea ofițeri specializați în rezolvarea cazurilor delicate, de această natură. A fost unul din puținele aspecte care m-au surprins plăcut în Școală. Încerc să spun și ceva bun despre armată și Școală. Am plecat la Focșani doar cu comandanții și instructorii noștri, ceea ce a creat o atmosferă relaxată. Erau practic aceeași oameni, doar ca erau îmbrăcați ofițeri, plus câțiva ofițeri noi cu care eram deja familiriaziați, și ei cu noi. Aerodromul era la ceva distanță de mers pe jos de oraș. Nu mai trebuia să așteptăm "week-end-ul" ca să vedem alte fețe de oameni sau de ”oamene”. Cazarea era tot în dormitor comun, dar nu mai erau paturi suprapuse. În fața aveam un parc cu copaci la umbra cărora ne-am amenajat punctele de pregătire și analiză a zborului. Fiecare grupă de zbor avea băncuțe de lemn cu măsuțe de scris și în fața un scaun pentru instructor. Ne-am întrecut în a face locul cât mai plăcut și de multe ori uitam că sunt în Școala militară. De multe ori

m-am simțit ca la aeroclub. Sala de mese nu o mai împărțeam cu nimeni și, deși dotările sanitare lăsau și aici de dorit, puteam să ne descurcăm mai bine. Luam câte patru inși un bidon mare de lapte, îl umpleam cu apă, îl încălzeam pe sobele de la bucătărie și ne turnam unul altuia și ne spălam și faceam "duș" când vroiam. E drept că Focșaniul era mult mai departe de București și mai ales de Brașov, dar nici nu mai simțeam nevoia să plec așa de des. Mai greu era pentru cei însurați, dar din fericire nu erau prea mulți și găseau înțelegere la șefi. Pe plan personal, dar legat tot de Școală, am avut în perioada asta un eveniment care mi-a dat mult de gândit despre ofițerii din Școală și viața pe care o duceau. Unul din comandanții noștri, mai nou venit printre civili, mi-a văzut radioul și i-a plăcut foarte mult. Era tânăr și haios și îl plăceam cu toții. M-a descusut de unde-l am și care-i povestea lui, căci în comerț clar nu se găsea așsa ceva și mi l-a confiscat; nu la propriu, dar într-o manieră care m-a pus pe mine într-o situație delicată. Mi-a spus că-mi dă pe el oricât vreau, dar să fie clar că radioul este al lui, căci eu pot oricând să-mi cumpăr altul, dar el altă șansă nu mai are. Nu m-a supărat gestul pe cât m-a surprins... Mi-a oferit o sumă care acoperea generos paguba. Nu mai spun că valiza mea de lemn era tot mai solicitată de când am sosit la Focșani și începuse să se golească. Ieșirile în oraș erau mult mai dese și mai productive pentru toata lumea. Iar când nu puteam noi ajunge în oraș, veneau vizitatoarele la noi pe colinele din poligonul de lângă gardul Școlii... La primul drum acasă m-am dus iar la prietenii din Poiană și le-am spus că-mi trebuie altă sculă muzicală și alte provizii de spray-uri, after-shave-uri și toate cele. Apăruse între timp radio-castofonul Aciko, care era doar puțin mai mare decât radioul pe care îl avusesem. Am luat cu mine un radiocasetofon și un vraf de casete cu muzica mai nouă din discoteci și am venit înapoi la Școală.



Totul a revenit înapoi la normal, dacă viața în acele condiții se putea numi normală. Aș putea spune că, deși devenisem militar, anul doi a fost probabil cel mai normal și acceptabil din cei trei. La percepția asta a contribuit și noul instructor de zbor Maiorul Stoica Constantin, sau Nea Titi.

Era genul de om pe care doreai să-l ai prieten, frate, tată, șef și mai ales instructor de zbor. Aș zice ca nea Titi era "procuror"-ul nostru; procura pentru noi tot ce aveam nevoie; nu exista ceva să nu poata rezolva nea Titi. Am avut plăcerea să-i cunoaștem și familia. Cu el au ieșit repede la simplă și cei care nu ieșiseră în anul întâi și chiar și atunci când era în carlingă tot la simplă erai. Știa că eram acolo să pilotăm noi, și să învățam să zburăm, nu să ne uităm la el cum zboară... L-am iubit toți din grupă și chiar și cei care nu erau în grupa lui de zbor. Am zburat tot Zlinul și, cu toată bunăvoința, am reușit să facem doar 30 de ore de zbor în anul doi. Era clar că ceva era în neregulă cu sistemul de organizare sau pur și simplu era rea voință din partea Școlii. Pentru brevetare ne trebuiau câte 150 de ore de zbor și noi, după doi ani, aveam în medie cam 50 de ore. Logica ne spunea că era imposibi să ieșim piloți brevetați din Școala asta. S-a terminat zborul și ne-am întors la Boboc de unde am plecat o lună în vacanță. Singurul eveniment major din perioada asta a fost absolvirearea Școlii de către prima Promoție a Școlii în August 1974, din care mulți au plecat direct la TAROM, căci era mare nevoie de piloți. Asta ne-a mai dat și nouă speranțe și motive de visat, și ne-a făcut ultimul an mai ușor de suportat. Plecarea lor a fost un moment trist pentru noi, dar vesel pentru ei. Când ne-am întors din vacanță eram jupânii Școlii, anul trei. Nu prea ne-a mai deranjat nimeni și nimic. Ne-am văzut de carte și devenise foarte serioasă atmosfera. Pe baza rezultatelor după cei doi ani s-a ales o clasa care urma să învețe și să zboare avionul de pasageri IL-14. Am avut șansa să mă aflu în acea clasă. Cu acest avion am fi putut să facem și orele necesare brevetării, căci s-ar fi zburat și ceva rute lungi nu doar scurtele ture de pistă și zonele de câteva minute. Și ne mai aștepta o surpriză plăcută. Ne-am mutat într-o clădire nouă cu dormitoare mai mici și cu facilitățile sanitare normale și civilizate. M-am pus serios pe studiat căci, în sfârșit, începeam să primesc cunoștințele pentru care venisem la această Școală. Iarna a trecut repede și a început numărătoarea inversă: AMR. Pe plan personal am avut un eveniment deosebit și tot legat de Școală. În anul trei am cunoscut noi instructori și unii aflaseră de întâmplarea cu radioul și doreau să știe dacă pot să mai fac rost de câteva aparate și pentru alți câțiva dintre ei. Le-am

arătat radiocasetofonul Aciko și au fost încântați. Mi-au oferit un preț pe care nu puteam să-l refuz, dar vroiau măcar patru bucăți. Le-am spus că pentru asta trebuie mers la Brașov și că dureaza câteva zile bune. Unul din ei s-a oferit să mă ducă până acasă cu mașina, să stea cu mine acolo până rezolv și să mă aduca înapoi. Acelea au fost cele mai bune zile ale acelui an. Ne-am dus la Brașov și am avut tot timpul să ne împrietenim pe drum. Trebuie să recunosc că, între cele două episoade personale povestite, am ajuns să privesc altfel viața ofițerilor din Școală. Nu vreau să fac alte comentarii, dar am încercat să-i înțeleg. Am ajuns acasă, l-am prezentat parinților, am luat masa împreună și am băut un șprit, el și-a văzut de treburile lui, iar eu am plecat în Poiană la prieteni. Când m-au văzut cu banii și le-am spus ce vreau am sărbătorit și am skiat patru zile în șir. Am luat sculele și ceva muzică nouă, ne-am urcat în mașină și am venit înapoi la Școală. A fost o vacanță bună. În primăvară, înainte de a ieși la zbor, ni s-a aruncat în brațe a doua mare bombă. Am fost anunțati că nu se mai zbura IL-14 în Școală și toată lumea urma să zboare pe AN-2. Nici n-a mai contat. Urma să se termine coșmarul. Doar o altă dezamagire și decepție. Am învățat repede avionul și am plecat din nou la Focșani pentru zbor. Am fost foarte bine reprimiți acolo, unde aveam deja baze serioase stabilite și a trebuit să preluăm și unele lăsate de cei care absolviseră. Cu chiu, cu vai, am făcut și-n anul trei 28 de ore de zbor pe avionul AN-2 cu instructorul Căpitan Preda Gheorghe, un om cu un suflet de aur.Singurul fapt mai deosebit din vara aceea a fost saltul cu parașuta care ne-a plăcut la toți la nebunie și s-a și plătit... Printr-un ciudat mecanism al afinității și memoriei, constat că am rămas mai puternic atașat de colegii din ultima grupă de zbor și în special de regretatul Luca Vasile, cu care am avut multe de împărțit în cariera ulterioară și pe care sunt fericit că l-am revăzut în concediul din vara anului 2005 la Bruxelles și că am petrecut câteva zile împreună cu el. Relația cu șeful nostru Colonelul Enache Ion a devenit aproape ca acea dintre copii și parinte. Omul acesta a câștigat respectul tuturor și când s-a terminat zborul și am plecat înapoi la Boboc pentru absolvire, a rămas sprijinit de un stîlp al porții aerodromului cu pipa în colțul gurii și ne-a salutat uitându-se lung după noi. Este singura imagine plăcută cu care am

plecat din Școală. Plus câteva din orașul și poligonul de lângă aerodrom. În August 1975 am făcut pozele cu uniforma de sublocotenent pentru Diploma ce urma să ni se înmâneze. Unul din ofițeri, un căpitan, și-a scos niște stele de pe epoleți și am făcut toți poze cu aceeași haină. Ultima minciună din S.S.A.C. Am fost trecuți în rezervă și ni s-a înmânat uniforma adevarată de pilot civil. Colegii care nu au avut aptitudini de zbor sau au avut alte probleme și nu au putut absolvi ca piloți au avut opțiunea să rămână în cadrul armatei ca ofițeri cu diverse specialități tehnice și multi au făcut-o ca să nu-și irosească anii petrecuți în UM 01838. Au rămas chiar și câțiva dintre piloți să zboare în cadrul armatei. Ni s-a oferit o masă festivă cu discursurile aferente. Am făcut multe poze cu colegii civili și militari și cam asta a fost totul. Diploma este eliberată de Ministerul Apărării Naționale declarând că am absolvit cursurile Școlii Militare de Ofițeri Activi de Aviație "Aurel Vlaicu" în arma Aviație, specialitatea militară Naviganți. În urma examenului susținut în August 1975 am fost declarat reușit, cu media generală de absolvire 9,54. Prin ordinul ministrului apărării naționale mi s-a acordat gradul de Sublocotenet de rezervă. Atât am obținut după 3 ani. În timpul Școlii am adunat 80 de ore de zbor, care nu erau suficiente obținerii brevetului de pilot profesionist, pentru care am îndurat cei 3 ani de umiliri și viață necivilizată. Contractul era pentru un brevet de pilot profesionist și o diplomă de studii superioare. Trei ani mizerabili, 80 de ore de zbor și o diplomă fără valoare sumarizează parodia ce a început sub numele S.S.A.C. Am absolvit al treilea din Promoție cu Diploma Seria Nr 3. Steaua mea norocoasă a decis ca la TAROM să fie promovat doar șeful Promoției Nicușor Butnaru, Dumnezeu să-l odihnească. S-a prăbușit la TAROM, cu un IL-14 într-un zbor de școală în Martie anul următor. Am fi putut fi mai mulți în avionul acela... Restul Promoției am fost repartizați, la alegerea noastră, în aerocluburile și aerobazele mai vechi sau mai noi create prin toată țara în ultimii ani de avânt ai aviației civile, care a fost și motivul de înființare a școlii S.S.A.C. Eu am ales Aeroclubul Brașov de unde plecasem și unde eram acasă, deși începusem să visez la TAROM, dar asta-i altă istorie. În final vreau să spun că S.S.A.C. a funcționat doar 2 ani, din Octombrie 1971 până în Octombrie 1973, și asta doar pe hârtia unui decret, căci în realitate

nu a existat niciodată. Nu a avut infrastructura proprie, nu a avut cadrele necesare și nu a brevetat nici un pilot. Reclama pentru Școală s-a făcut mai mult prin zvonuri și majoritatea candidaților au știut că vor fi studenți timp de 4 ani ai unui Institut de învățământ superior din București. Dezamagirea mea cea mai mare a fost că din Promoția nostră nu a ieșit pe poarta Școlii nici un pilot brevetat și asta după 3 ani de pregătire într-un cadru special creat pentru asta. Acestea fiind părerile mele, trebuie să spun, deasemenea, că mulțumesc din suflet pentru oportunitatea ce mi s-a oferit să-mi împlinesc visul de a deveni aviator pilot și că am tot respectul și stima pentru profesioniștii care au contribuit la realizarea acestui vis. Vă sfătuiesc, când aveți timp să luați carnetele de zbor din Școală și să recitiți caracterizările de zbor făcute de instructori la sfârșitul fiecărui an de zbor. Or să vă aducă zâmbete pe fețe și poate lacrimi în ochi și or să vă trezească multe amintiri uitate. Ce păcat că nu aveam camere video în acele timpuri. Dar probail că n-am fi avut voie să le folosim, doar eram în armată... Dar am fi găsit soluții, doar eram Promoția 1975 S.S.A.C.!



Și o ultimă mărturisire. Timp de 3 ani m-am simțit mizerabil și mi-am invidiat prietenii pentru studenția frumoasă pe care au avut-o și de care eu m-am simțit jefuit. Dar, după aceea, am avut o viață întreagă plină de satisfacții și plăceri pentru care am fost de invidiat. Mi-a venit și mie rândul, mai târziu. Totul are un preț în viață și dacă acesta a fost prețul cerut pentru a deveni pilot, a meritat. Am toată dragostea și admirația față de toți colegii. Fără ei nu știu dacă aș fi rezistat la toate încercările la care am fost supus și cred că am rămas uniți și legați pe viață prin această pasiune. Aștept cu nerăbdare momentul când voi fi din nou mai aproape, geografic, de colegii rămași acasă, pentru a participa alături de ei la întâlnirile rituale de la schimbarea orei sau la cele mari de aniversare și să cântăm împreună imnul Promoției 1975 al Școlii Superioare de Aeronautică Civilă, pe care-l atașez mai jos.

Imnul Promoției 1975 S.S.A.C.

Același gând ne-a adunat
Din colț de țară-ndepărtat
Urmași ai lui Icar să fim
Culori de vis să cucerim
Iar Soarele ce l-a răpus
Să stea fără putere sus.

R:
În grădina amintirilor
Îi păstrăm și ei un loc
În grădina amintirilor
Va avea mereu un loc
Viața noastră din Boboc.

Când am venit la internat
Buciumeanu ne-a-ntâmpinat:
Tovarași ați venit la noi
Și-o s-avem grijă de voi
O să vă facem zburători
Șoimi curajoși, cutezători.
R:
Când am intrat în dormitor
Tot câte unul binișor
Eram cu toți impresionați
De cum am fost întâmpinați
Dar am văzut pereții reci
Și între ei vreo șaptezeci.
R:
Și-a doua zi tristețe mare
Hai pe platou la-nviorare
Și-n formație la spălătoare
Hai la program, hai pe sectoare
Și tot așa aproape-un an
Câte-am visat s-au dus în van.
R:
Dar am sperat, am suferit
Visând la ceea ce-am dorit
S-avem aripi de oțel

Să fim între pământ şi cer,
Să fim ca şoimii-naripaţi,
Să fim cu păsările fraţi.
R:
Şi dup-o lungă aşteptare
Veni şi ziua cea mai mare
Când, vazând lumea de sus,
Gândeam că totul e un vis
Că vom fi mari aviatori
Că pentru asta poţi să mori.
R:
Şi ajungând în anul doi
Crezând că-i prea bine la noi
Ne-au luat la Şcoala militară
Să apărăm a noastră ţară
Să învăţăm să suferim
Să fim aviatori deplini.
R:
Speranţa noastră re-nviată
Fu dintr-o dată spulberată
Căci şefii noştri se-nmulţiră
Iar ce făceam, făceam cu silă
Căci uniforma militară
Ne separa de cei de-afară...
R:
Am început o viaţa nouă
Uitând tot ceea ce-am lăsat
Privind prin gardul unităţii
Cum trece trenu-accelerat
Le urmăream şi zi de zi
Ne întrebam câte-or mai fi.
R:
Şi au trecut multe de-atunci
Cu zile aspre, negre, lungi
O iarnă tristă şi geroasă
Cu leapşa-n trenuri către casă
Cu treningu prin Bucureşti,
Câte doreşti şi nu doreşti.

R:
Dar Iacob, Roman şi Băbuş
Şi Szocska şi Surcel s-au dus
N-a fost uşor nici pentru voi
Când aţi plecat de lângă noi
Ne-am despărţit prieteni buni
Cum am fost atâtea luni.
R:
Te-ai dus tu Victore, te-ai dus…
Prinos al dragostei ce-ai pus
Pentru iubirea pentru zbor
Visai să fii aviator
Visai să fii un fulg de nea
Dar te-a topit visarea ta.
R:
Dar au trecut trei ani de zile
Zile mai triste, mai senine
Suntem în anul trei acum
Şi-aproape la sfârşit de drum
E August 20 ca mâine
Când vom intra şi noi în pâine.
R:
Ne-aşteaptă gâze şi gândaci,
Insecticide şi fosfaţi,
Ne-aşteaptă secţia biplane
Cu parcul ei de-aeroplane.
Pe toţi ne-aşteaptă utilitara
Să facă centre-n toata ţara.
R:

Anii de după Şcoală

După terminarea Şcolii eu am optat să fiu repartizat la Aeroclubul "Mircea Zorileanu" din Braşov. De acolo plecasem la Şcoală cu trei ani în urmă şi tot acolo începusem zborul ca pilot sportiv planorist cu alţi patru ani mai devreme. Acolo doream să mă întorc pilot profesionist. Mă întorceam acasă. După 3 ani plini cu deziluzii nu exista loc mai bun pentru revenire decât viaţa acasă alături de prieteni. La Braşov exista şi o bază a aviaţiei utilitare însă, din ce cunoşteam eu, nu m-a atras modul acela de viaţă. Toţi colegii doreau să ajungă cât mai aproape de casele şi familiile lor, dar în

multe zone ale țării nu existau nici baze ale aviației utilitare, nici aerocluburi. Le-m povestit colegilor multe despre aeroclubul Brașov și un grup destul de mare a decis să ceară repartiția acolo. Majoritatea colegilor au fost repartizați în aerobazele utilitare împrăștiate prin țară, unde era nevoia cea mai mare de piloți. Am plecat în ultima vacanță a vieții, căci de atunci am avut concedii, urmând să ne prezentăm la noile locuri de muncă pe 10 Septembrie 1975. Orașele mari, numite municipii, erau declarate orașe închise. Dar, conform contractului, piloților li se permitea stabilirea reședintei în aceste orașe prin repartiție, urmând ca fiecare să-și rezolve problema locuinței pe cont propriu. Și locuințe nu existau în acele vremuri și mai ales în municipii. Când m-am prezentat la aeroclub i-am găsit pe colegii noi veniți cazați la sediul aeroclubului de la Ghimbav, unde existau toate facilitățile: dormitoare, bucătărie, sală de zi cu toate dotările necesare. În orice caz, condițiile erau incomparabil mai bune decât cele din Școala pe care tocmai o absolviserăm. Mi-aduc aminte că de multe ori am mai rămas după program acolo cu colegii, ca să mai stăm de povești și am fost uimit cât de bine se gospodăreau. Făceau câteodată o porție uriașă de macaroane cu brânză, direct în tava cuptorului argazului și trebuie să recunosc că erau mult mai bune decât cele din Școală. Spuneau cu haz că au descoperit alimentul minune: smântâna. Câteodată, când îi apuca seara în Brașov, nici nu mai așteptau autobuzul, căci drumul pe jos era o glumă comparat cu cel din Școală până la halta CFR Boboc. Încă n-a sosit momentul să uit de Școală și să n-o mai menționez în gândurile mele. Toată cariera mea este legată de acel început nefast și multe oportunități am pierdut după aceea din cauza ei. Sau poate mi s-au creat? Din păcate, era la fel de neplăcut și când era vorba de statutul nostru de piloți. Am fost încadrați, fără brevet, ca PILOȚI zbor cu motor. Iar de avionul IAR-818 tot n-am scăpat până la urmă. Aveam nevoie în medie de încă 70 de ore de zbor pentru brevetare. Exista un parc întreg de IAR-818, de la aviasan și aviația utilitară, care nu mai erau folosite. Am găsit la Ghimbav multe dintre ele stând la sol de parcă ne așteptau pe noi. Pe 2 Octombrie 1975 am început să zburăm aceste IAR-818. Au fost aduși instructori cu experiență pe aceste relicve (sicrie) zburătoare și am făcut cu ei trecerea pe acest tip de "aeronavă" cu câteva ture de pistă și zone în dublă comandă. Nu mai eram elevi, eram colegi și nu mai existau nici limitările din armată. Am ieșit repede la simplă și din acel moment am avut avioane personale la dispoziția noastră. Mecanicii le alimentau și încalzeau, iar noi săream în ele și zburam cât se putea, ca să ne completăm orele lipsă. Din păcate era toamna

târziu și la Brașov iarna vine mai repede. Vremea nu prea era grozavă. Am zburat și iarna pe pista înghețată bocnă cu maldăre de zăpadă pe margini. Până la sfirșitul anului am mai reușit să acumulez 29 de ore de zbor pe acest tip de avion. În fiecare lună făceam și cel puțin câte o zonă cu Zlinul ca să ne menținem calificarea, căci pe acest avion urma să zburăm toată vara. Din 7 Ianuarie 1976 am început să zburăm doar Zlinul și să ne antrenăm cu comandantul de aeroclub pentru a deveni instructori de zbor. Vremea nu a fost prea grozavă pentru zbor în iarna aceea, dar am reușit până în Iunie să adun încă 50 de ore de zbor, depășind cele 150 necesare brevetării. Pe 19 Iunie 1976 am făcut zborul de control pentru brevetare . Pentru examenele teoretice am fost trimiși la București și am fost cazați la Hotelul Cișmigiu de deasupra restaurantului Gambrinus. Cred că locație mai bună nu puteam nimeri. Se cam zgâlțâia și tremura din toate încheieturile când treceau troleibuzele prin față, dar ne-am anesteziat și n-am mai simțit. Au fost câteve zile plăcute în care am avut ce sărbători. La un an după terminarea Școlii am reușit să devenim piloți profesioniști. Mi-am văzut visul împlinit. Ajunsesem în punctul de unde puteam privi și înapoi și înainte. Începeau alte vise și planuri. Este în firea umană să vrem mereu mai mult și să țintim mai departe tot timpul. Am primit Brevetul de Pilot Profesionist Nr 670 la data de 14.08.1976 și mi s-a acordat prima licență de zbor ca pilot profesionist. Eram admis la zbor în calitate de pilot pe avioanele Zlin 526-726 și IAR-818. După brevetare am fost reîncadrat la aeroclub ca PILOT COMANDANT zbor cu motor și mi s-a mărit salariul corespunzător noii funcții. M-am întors la Brașov cu sentimentul că am reușit să obțin ceea ce mi-am dorit în viață. Un vis început pe 13 Aprilie 1969 mi s-a împlinit pe 30 Iunie 1976. Unora le trebuie o viață întreagă să-și vadă visul împlinit, iar alții nici nu ajung să trăiască acest privilegiu. UTC-ul a făcut o faptă extraordinară atât din punctul nostru de vedere, cât și al tinerilor care au beneficiat. A investit sume uriașe de bani în organizarea în cadrul aerocluburilor a unor tabere de pregătire premilitară cu profil aviatic, la care se puteau înscrie elevii de liceu, baieți și fete, pe timpul vacanței de vară. A dotat aceste aerocluburi și tabere cu avioane Zlin noi și a asigurat fondurile pentru salariile piloților, inclusiv bonurile de masă pe toată perioada taberelor. Elevii admiși în tabere erau inițiați în tainele zborului astfel încât în caz de nevoie să poată deveni piloți într-un timp cât mai scurt. Făceau într-un cadru mai organizat și oarecum militarizat ceea ce făcusem și eu la aeroclub ca civil și elev de liceu. Era perioada când armata controla totul. Am început să înțeleg mai bine și

parcă nu mă mai miram de ceea ce ni s-a întâmplat și nouă la Boboc. Dar am văzut mai târziu că se putea ajunge pilot civil și altfel, mai frumos și mai civilizat. Am fost desemnați pe lângă instructorii cu experiență, ca un fel de ajutori de instructori și am început să zburăm cu elevii taberelor. Atunci am început să mă simt aviator. Din Iulie până în Noiembrie 1976 am zburat mai multe ore decât în cei 3 ani de Școală la Boboc. Făceam ceea ce mi-am dorit și îmi plăcea și eram plătit foarte bine. Eram acasă la Brașov și eram fericit. Prietenii mei din copilărie erau încă studenți și au început să mă invidieze ei pe mine, căci venea repartiția în producție. S-a întors roata norocului, căci pentru mulți dintre ei se termina viața bună de student și începea una grea, iar cu mine se întâmpla invers. În timp ce noi zburam cu elevii taberelor premilitare și pentru antrenamentul propriu, am observat ceva mai neobișnuit. Comandantul aeroclubului zbura aproape exclusiv cu doi tineri și-i antrena să devină piloți, cam ca într-o școala particulară. Erau doi tineri de vârsta noastră pe care am ajuns să-i cunoaștem. Erau ingineri la facultatea de aeronave și am aflat că erau fiii șefului aviației civile. Nu ni s-a părut nimic anormal în asta. Dacă tatăl meu ar fi fost în acea poziție, aș fi așteptat exact același lucru de la el. În toamna anului 1976 compania TAROM a anunțat că admite candidați din promoțiile școlii de piloți la un concurs pentru a fi acceptați la zbor în cadrul companiei. Eu am visat la acest moment din anul trei la S.S.A.C. Am discutat cu comandantul aeroclubului care mă cunostea din anul 1970 și nu a avut nici o obiecție, deși mi-a spus că-i pare rău să mă piardă. Mi-a urat noroc și mi-am depus actele pentru concurs. Materiile erau cele studiate în Școală și cu engleza stăteam bine. N-am avut nici o ezitare. A fost prima dată când am apreciat cei 3 ani petrecuți la Boboc. Mi-au asigurat calificarea și cunoștințele de bază necesare lansării în cariera visată de pilot de transport, de pilot de linie aeriană. Am discutat mult între noi colegii de Promoție din aeroclub despre această șansă de trecere la o fază superioară a meseriei pentru care ne-am pregătit și chinuit toți anii din urmă. Unii începuseră să prindă rădăcini în Brașov, primiseră locuințe de serviciu prin aeroclub, își întemeiaseră familii și nu erau dispuși să renunțe la aceste realizări la care abia ajunseseră. Perspectiva era destul de vagă, nu știam ce ne așteapta, trebuia s-o luăm de la început pe cont propriu la București unde nu ni se asigura nimic. Iar dacă nu eram admiși și trebuia să ne întoarcem spășiți înapoi la aeroclub, nu era o hotărâre ușoară. În lunile Octombrie și Noiembrie am fost trimiși la București să obținem calificările de zbor instrumental necesare obținerii calității de piloți instructori.

Cursurile se țineau la CIPA, iar partea de zbor la aerodromul aeroclubului Clinceni. Atunci am cunoscut și un alt aspect al vieții de pilot. La CIPA erau la curs o serie nouă de însoțitori de bord și unii piloți de la TAROM care făceau trecerea pe alte avioane și am ajuns să ne cunoaștem și să stăm de vorbă. Era cu totul altă lume. O lume nouă și fascinantă care mă atrăgea și care era mult diferită de lumea Brașovului de care mă pregăteam să mă despart. În acea perioadă am fost cazat la un motel din cadrul Ștrandului Tineretului, pe lângă Arcul de Triumf. Am cunoscut și acolo o lume foarte interesantă. Dar cel mai mare avantaj era că se afla la o distanță relative mică de mers pe jos de doi dintre prietenii mei brașoveni încă studenți în București, care stăteau în gazda în acea zonă. Am petrecut toate serile împreună la canastă, wist și petreceri studentești. Am recuperat și eu puțin din anii de studenție pierduți. Pentru un provincial din Ardeal, am avut surpriza să mă simt ca acasă la București din prima clipă. Pe 13 Noiembrie 1976 am făcut ultimul zbor în cadrul Aeroclubului Central Roman al cărui angajat am fost de la absolvire. Nu era mult, dar eram mândru de realizările mele. În anii 1975 - 1976 am zburat 275 ore cu 1.444 aterizări pe ZLIN, IAR-818 și AN-2. Împreună cu ceilalți colegi, cei hotărâți, mi-am luat inima-n dinți și am plecat la concurs la TAROM, iar restul au rămas la aeroclub și și-au continuat cu succes carierele abia începute. Fiecare cu drumul și destinul său în viață. Mai târziu drumurile aveau să ni se încrucișeze din nou, atunci când au venit și ei pe urmele noastre. În urma examenului de intrare la TAROM am fost acceptat. Am fost o serie mare, cu colegi din Promoția 1975, din Promoția 1974 și unii din piloții mai vechi pe care nu-i cunoșteam. Unii fuseseră navigatori o vreme și se întorceau la pilotaj. Eram între piloți, indiferent de unde veneam fiecare. Cu data de 3 Ianuarie 1977 am fost încadrat prin transfer în interes de serviciu la TAROM copilot în pregătire. Am fost trimis la școlarizare la CIPA pentru trecerea pe avione de transport în pregătire de copilot pe avionul IL-14, pe care ar fi trebuit să-l zbor în anul 3 la Boboc. Un fel de ironie a soartei. Dar nimic din trecut nu mai conta acuma. La 24 de ani eram pilot la TAROM și aveam viitorul în față. Am părăsit Brașovul confortabil pentru Bucureștiul necunoscut unde, cu toată euforia, aveam să mă lovesc de o realitate dură. Compania îmi dădea un salariu bun și mă școlariza. În rest trebuia să mă descurc singur. Aveam aprobarea de stabilire în București, dar trebuia să-mi găsesc casă pe cont propriu. Primele trei luni m-am mutat pe la tot felul de gazde găsite prin prietenii și colegii care trăiau de mai mult timp în București. TAROM-ul avea doar câteva locuri într-un cămin

aflat în incinta aeroportului Băneasa, deasupra cabinetului medical, unde se putea sta provizoriu până găseam altceva. Era lângă CIPA și ajungeam ușor în centru de acolo. Am stat și acolo câteva săptămâni și acolo m-a prins cutremurul din 4 Martie 1977. Clădirea aeroportului era o construcție masivă și nu ne-am dat seama de gravitatea cutremurului, dar după scurtă vreme au început să sosească la cabinetul medical răniții trimiși de la spitalele unde nu mai era loc să fie îngrijiți. Așa am aflat despre tragedia din oraș. Dar a trecut și asta și ne-am continuat pregătirea. Până la jumătatea lui Martie am avut doar cursuri teoretice foarte intensive. Am învățat avionul, aerodinamică, navigație aeriană adevărată, meteorologie, engleză aeronautică și multe alte materii necesare meseriei. Am beneficiat de lectori profesioniști cu multă experiență, cu faimă și recunoaștere în toată aviația. Am beneficiat de laboratorul fonetic și am văzut ce înseamnă o școală pentru piloți. Cam așa cum visasem când m-am înscris la S.S.A.C. După banchetul de absolvire am început zborul pe avionul IL-14. Eram din nou elev-pilot, însă de data asta eram mândru și fericit să mi se spună așa. Am fost împărțiți din nou în grupe de zbor, dar de data asta instructorii se schimbau tot timpul și așa am cunoscut mai mulți piloți. Pe 17 Martie 1977 am efectuat cu colegii de grupă primul zbor pe ruta: Băneasa-Oradea-Cluj-Băneasa. Primul zbor cu avionul IL-14 a fost pentru mine cel mai lung de până atunci și am înțeles imediat cum era posibil ca unii piloți tineri să aibă mii de ore de zbor. Până atunci zburasem ture de pistă de 7 minute și zone de 30 minute să adun 275 de ore. Am zburat cu IL-14 până pe 25 Iulie aterizând pe toate aeroporturile din țară și ziua și noaptea. Am învățat să vorbim la radio cu controlul de trafic și să urmărim și celelalte avioane din zonă, să folosim radarul și, cel mai important, am învățat că tot zborul pe rută se face după instrumente. Nu mai zburam pe aerodromuri, ci pe aeroporturi, nu mai zburam în spațiu necontroat, ci pe rute aeriene... Am zburat 50 de ore pe IL-14 în calitate de copilot în pregătire, primele ore de zbor pe rută cu un avion de transport pasageri. Pe 9 August am început zborul ca pilot-elev pe avionul AN-24 și am continuat să învăț să devin pilot pe acest avion până pe 27 Septembrie acumulând 36 ore de zbor. Pe data de 3 Octombrie am dat examenul de calificare de pilot și licență de zbor pe avionul AN-24 și am terminat cursul. Am sărbătorit terminarea cursului, conform unei lungi tradiții, cu toți colegii, instructorii și cadrele CIPA la Bolta Rece. Am sărbătorit și cu prietenii mei care încă erau studenți în București și care își aminteau de anii de planorism când nu-și închipuiau că voi ajunge aici. Am fugit acasă și am sărbătorit cu parinții și prietenii care

aveau deja servicii acolo. Am sărbătorit promovarea și cu colegii rămași la aeroclub, care erau piloți instructori acuma și poate că le-am inspirat și lor o dorință. Pe 11 Octombrie 1977 am obținut licența de pilot pe avionul de transport pasageri și am fost încadrat copilot la Detașamentul AN-24 cu sediul pe aeroportul Băneasa. Pe 19 Octombrie am făcut primul zbor ca pilot la TAROM cu pasageri la bord pe ruta: Băneasa-Satu Mare-Băneasa. Eram "on top of the world" și la propriu și la figurat. Aș spune că eram cu capul în nori, dar nu sună prea bine și ar avea o conotație negativă. Peste o lună împlineam 25 de ani și eram pilot de transport la TAROM după doar 8 ani de la primul zbor cu planorul și după 2 ani de la absolvirea Școlii de piloți. Eram fericit! Cu toată bucuria de moment, realitatea era că trebuia să-mi încropesc o viață în București. Unii dintre colegii și prietenii veniți mai devreme la TAROM mi-au dat tot fel de sfaturi și m-au ajutat prin cunoștințele lor să găsesc o cameră de închiriat. Am avut noroc. O actriță în vârstă, vedeta de pe vremea filmului mut, pleca la Paris pentru un tratament și mi-a închiriat camera ei de lângă Piața Victoriei. Poziția era de vis, dar condițiile nu prea grozave. Era un bloc mic gen vilă și camera era la mansardă cu baia și WC-ul comun cu alte cămăruțe în care trăia o lume boemă și interesantă. La plecare mi-a mărturisit că nu mai avea de gând să se întoarcă și că pentru o sumă de bani era dispusă să-mi lase un document în baza căruia aș fi putut trece contractual de închiriere de la ICRAL pe numele meu. În felul acesta aș fi putut să-mi fac buletin de București mai ușor decât am sperat. Dar la ICRAL am aflat că nu se putea transfera contractul pe numele meu și m-au sfătuit să nu pomenesc vreodată că titulara nu avea de gând să se întoarcă. În schimb pentru o mică cotizație au acceptat să plătesc chiria pe numele titularei. Până la urmă a fost o afacere bună în comparație cu sumele plătite de alții care locuiau în condiții similare. În 1974 ajunsese la TAROM primul val de piloți ne-bucureșteni și noi eram al doilea. Mulți din cei veniți mai devreme încă se chinuiau în condiții similare cu ale mele. Cei care doreau să stea în centrul orașului erau limitați la cămăruțele studențești de prin mansardele sau subsolurile blocurilor mai vechi și la sume destul de mari. Alții au închiriat apartamente la blocurile noi din cartiere și stăteau mai mulți într-un apartament. Alții s-au însurat cu bucureștence și și-au rezolvat și problema buletinelor. Doar bucureștenii nu aveau astfel de problem, căci stăteau cu familiile și aveau reședinte. Restul ne învârteam într-un cerc vicios: nu puteam să ne facem buletine de București căci nu aveam locuințe și nu puteam să obținem locuințe căci nu aveam buletine de București... Dar

eram tânăr pilot la TAROM, aveam aprobare de stabilire în București și aveam timp. Am început să cunosc lumea din București și orașul în sine. Eram tânăr, necăsătorit, cu un salariu bun și o meserie deosebită și au început să mi se deschidă multe uși. Am cunoscut o lume foarte interesantă și diferită de lumea lăsată în urmă la Brașov. În foarte scurt timp am ajuns bucureştean deplin, fiind ajutat și de colegii și colegele de zbor cu care am legat prietenii într-un timp foarte scurt pentru un nou venit printre ei din provincie. În vara anului 1977 au absolvit facultatea prietenii mei de la medicină. Am făcut rost de o hartă de navigație a României care avea marcate toate drumurile și căile ferate și am trecut alături de ei prin tot procesul repartiției. A fost o experiență tristă. După șase ani de viață studențească bună urmau să plece în medii rurale mai rele decât cel în care am trăit eu cei trei ani de Școală de aviație. Același lucru îl pățiseră și prietenii care absolviseră mai devreme universitățile și au devenit profesori. Din acel moment am privit în urmă cu alți ochi, iar când priveam înainte perspectiva era și mai frumoasă și favorabilă mie. Trecutul nu mai era așa de întunecat, iar viitorul devenea tot mai luminos. Mi se schimbase perspectiva! O experiență deosebită și care a încununat anul trecerii la TAROM a fost primul simulator de zbor de la Kiev, din Decembrie 1977. A fost ca o vacanță cu toate cheltuielile plătite. Simulatorul avea să devină un ritual anual și experiența tot mai plăcută cu trecerea vremii, dar primul a fost de neuitat. Cât de frumos ne-au primit tovarășele vecine! Și cu ce cadouri am venit de acolo: siguranțe automate, întrerupătoare cu reostat, patine, legături de ski, aspiratoare, ceasuri cu baterie, becuri colorate, matroști... În anul 1977 am zburat 175 de ore pe IL-14 și AN-24. Au urmat ani cu zbor mult, dar și cu împliniri și satisfacții pe măsură. În vara anului 1978 am avut prima detașare de vară la Constanța, mai bine zis la ”Mihail Kogălniceanu”. Am făcut cunoştință cu un aspect nou al activității de zbor. Eu făceam doar curse interne de acolo, dar atmosfera era foarte internațională. Restul echipajelor aduceau turiști din toate colțurile lumii la noi la Marea Neagră. Se ieșea la plajă, se mergea la discotecă, iar când nu se pleca nicăieri se mai trăgea câte o petrecere și la hotelul din pădure, unde eram cazați. Atunci am descoperit micii, frigăruile și spritul la cană ale lui Nea Culiță, de care mi-e dor și acuma, ca și faimosul "Bordo" servit la cameră. Mulți veneau cu mașinile personale, alții cu familia. În timpul detașării la Kogălniceanu toată lumea făcea parte dintr-o familie mare și fericită în care se amestecau echipajele de la diferite tipuri de avion cu personalul de la sol și cu cel tehnic și atmosfera era total diferită de cea de

la Băneasa sau Otopeni. Așteptam în fiecare an cu nerăbdare detașarea la Kogălniceanu. În toamna anului 1978 mi-am cumpărat prima mașină: Dacia 1100. Viața era bună cu mine. Cu mașina aceea am învățat Bucureștiul mai bine decât un taximetrist, iar drumul de Brașov îl știa singură, căci mult am condus pe traseul acela ziua și noaptea, câteodată direct după cursă cu colegi și colege de zbor amatori de o ieșire spontană la munte. În anul 1978 am zburat 300 de ore pe avionul AN-24. Anul 1979 a fost un an foarte interesant. Am început să zbor și câte două curse pe zi, câteodată trei. Se adunau orele de zbor și se prevedea perspectiva intrării în pregătire de comandant. Pentru asta trebuia să obțin Brevetul de Pilot Profesionist de Primă Clasă, dar nu aveam suficiente ore de comandant la categoria a 4-a, adică la avioane mai mici, și asta tot din cauza ieșirii din S.S.A.C. fără brevet de pilot. În situația asta erau mulți colegi din Promoția mea. Se cereau 250 de ore de comandant. Toti cei în situația asta am fost detașați înapoi la Aeroclubul Central Roman să zburăm din nou Zlinul în calitate de comandanți și să ne completăm orele lipsă. Am început zborul la aerodromul Clinceni la început de Mai și în Iulie ne-am împrăștiat la mai multe aerocluburi pentru a putea zbura mai mult. De data asta am ales aeroclubul Pitești pentru că era la o distanță la care puteam ajunge ușor cu mașina mea. Am plecat cu bunul meu prieten și coleg Luca Vasile și am avut o vară foarte plăcută. Comandant de aeroclub era un fost coleg de școală din promoția dinaintea noastră și ne-a ajutat să ne facem orele cât mai repede. Cum Zlinurile trebuiau decantate în fiecare zi înainte de zbor, benzina aceea o turnam în rezervorul Daciei 1100 care se credea avion. Atunci am fost și am vizitat lacurile Vidraru și Bâlea și am condus pe Transfăgărășan pentru prima dată. Aveam din nou avion personal și făceam raiduri în toată țara. Mă obișnuisem cu zborul instrumental la AN-24, dar trebuie să recunosc că și zborul la vedere are plăcerile lui. Zburam mai ales avioane sosite de la reparații și le făceam rodajul, motiv pentru care ne puneam parașutele ca lumea. Cu ocazia aceea am zburat prin țară și am vizitat aerocluburile și bazele utilitare unde zburau colegii noștri și la plecare făceam formație cu ei. Am făcut cele 137 de ore care-mi trebuiau și în Septembrie am reînceput zborul la TAROM, copilot la AN-24. Cam în aceeași perioada au venit la zbor la TAROM, la AN-24, și cei doi fii ai șefului aviației civile, inginerii de la Facultatea de Aeronave care zburaseră la aeroclub la Brașov. Dar n-au venit singuri, ci cu o trupă de colegi ingineri care urmau să ajungă la toate tipurile de aeronave cu scopul de a îmbunătăți calitatea activității de zbor prin cunoștintele lor în domeniu. O

idee foarte bună și în final așa a și fost, ca o infuzie de sânge proaspăt într-un corp îmbătrânit. Ar fi putut să fie absolvenții S.S.A.C. în postura asta dacă Școala ar fi funcționat așa cum a fost proiectată, dar n-a fost să fie. Inginerii erau tineri, simpatici, de vârsta mea și ne-am ințeles foarte bine de la început și pe tot restul carierei. Dar sosirea lor a dovedit exact ceea ce a susținut tot timpul Promoția noastră. Că nu trebuia să îndurăm toate mizeriile de la Boboc timp de 3 ani ca să ajungem piloți în aviația civilă. Că se putea și altfel, mai civilizat și elegant, așa cum au ajuns ei piloți. Această situație nouă a răscolit în memoria tuturor colegilor de Promoție amintirea multor probleme rămase nerezolvate de la trecerea noastră pe la Boboc. Am făcut toți cereri la Ministerul Muncii de eliberare a documentelor de echivalare a Școlii militare de ofițeri de aviație cu funcția de subinginer conform legii. Ne-am gândit că poate ne-ar folosi și nouă. Și mi-ar fi folosit și mie mult de tot în viitor, după cum avea să-mi demonstreze viața. Am primit fiecare un răspuns politicos și evaziv că Ministerel Muncii a întocmit și difuzat ministerelor implicate un nomenclator cuprinzând funcțiile civile și specialitățile în care pot fi încadrați absolvenții cu diplomă ai școlilor militare de ofițeri. Dar acestea se aplică doar în cazul când din motive justificate suntem opriți de la zbor. Dacă s-a uitat cumva acest episod, atașez copiile respective. Așa a fost S.S.A.C.-ul, una caldă și mai multe reci, sau ca la tango: un pas înainte, doi înapoi. Noroc că aviația civilă era una singură și tot ce n-a făcut S.S.A.C. a făcut pentru noi TAROM-ul când a fost nevoie și pentru asta are toată aprecierea și recunoștința mea. Venirea inginerilor la zbor la AN-24 a creat un val care m-a luat și pe mine și m-a purtat mai departe și mai repede decât am îndrăznit să visez. Dar toate la timpul lor. Deocamdată sunt copilot la AN-24 și acumulez ore de zbor. De valul acesta de schimbări au beneficiat și alți piloți care n-au fost elevi ai S.S.A.C. sau ai Școlii militare și au ajuns la TAROM până la urmă, precum unii din foștii noștri instructori din Școală brevetați prin aeroclubul central și chiar și comandantul aeroclubului de la Brașov. Pe plan personal anul 1979 a adus o mare schimbare. Părinții mei, văzând că nu am rezolvat nimic cu casa și buletinul de București, au hotărât să mă ajute propunindu-mi să facem un schimb de locuință împreună și să se mute cu mine la București. Erau pensionari, eram singurul copil și nu-i lega mare lucru de Brașov. Și nici eu nu mai trebuia să-mi împart timpul între București și Brașov. Am preluat contractul casei pe numele meu, căci eu aveam aprobarea de stabilire în București, am găsit un schimb foarte bun pe lângă Gara de Nord, pe Calea Griviței, și ne-am mutat. Stăteam din nou cu

părinții și viața era bună și ușoară. Am păstrat și garsoniera până am plecat din țară, căci era o afacere prea bună să n-o abandonez. Eu mi-am făcut imediat buletin de București, dar părinților n-am reușit să le fac decât viză de flotant. Erau legal acoperiți și puteau merge la doctor dacă aveau nevoie sau puteau ridica rația de zahăr și ulei, dacă eram eu plecat de acasă... Dar asta parcă a venit puțin mai târziu. În orice caz a fost o soluție mai bună decât o căsătorie de conveniență, iar eu profitam și mă bucuram tare mult de libertate. În anul 1979 am zburat 350 de ore pe AN-24 și Zlin. Anul 1980 a fost foarte intens în cariera mea, am fost și eu purtat de valul schimbărilor din TAROM. În Februarie am intrat în pregătire de comandant pe avionul AN-24 și am început zborul în scaunul din stânga. În Mai am primit pașaportul și am făcut prima cursă externă la Sofia cu AN-24. Tot în Mai am fost promovat copilot la avionul IL-18 și am zburat în continuare și AN-24 în paralel. În Iunie am început cursele externe adevărate cu IL-18: Berlin, Teheran, Beyrut, Aman, Ankara, Paris, Frankfurt și alte destinații știute doar din filme, reviste sau din poveștile piloților mai vechi. Orele de zbor se adunau mult mai repede, la fel și diurna în valută și calitatea vieții mi s-a îmbunătățit foarte mult. Am început să învăț ce înseamnă viața de pilot pe curse externe. Pe 20 Iunie 1980 am obținut brevetul de Pilot de Primă Clasă Nr 444, cu licență pe avioanele IL-18, AN-24 și Zlin-526/726. În aceeași perioadă am început și cursele cu rămânere, la Istambul, Athena, Tel Aviv, Berlin, Casablanca. Acestea mi-au bucurat sufletul mai mult decât faimoasele curse de "martingală" (= cumpărături), căci am avut ocazia să vizitez acele locuri cu grupurile de turiști pe care le duceam. Am vizitat moscheele Istambulului, Top Kapi, Cumpkapi, Acropole, Pantheonul, Glifada, cramele Metaxa, Jerusalimul, plajele și discotecile Tel Avivului. Pentru mine atunci nu exista satisfacție mai mare decât să văd lumea de care auzisem de când eram copil. Luna Decembrie am petrecut-o în concediu la ski în Poiana Brașov cu mai mulți colegi de zbor. În anul 1980 am zburat 575 de ore pe AN-24 și IL-18. Anul 1981 avea să-mi rezerve o surpriză de altă natură. Se apropia momentul avansării în funcția de comandant de aeronavă la AN-24. Am fost chemat la conducerea companiei și într-o atmosferă solemnă mi s-a ținut un discurs despre responsabilitățile poziției de comandant și implicațiile aferente. Până la urmă mi s-a explicat că pentru a ieși comandant trebuia să devin membru al Partidului Comunist Român... Am înțeles că era parte din "job description" și am întrebat ce trebuia să fac. Eram UTC-ist de la intrarea în Școala militară, căci era parte din curiculum de acolo. Am făcut cerere să

fiu primit în rândurile membrilor partidului și urma ca la prima ședință de partid să mi se pună niște întrebări prin care să mi se verifice cunoștințele politice și să mi se înmâneze carnetul. Ceea ce s-a și întâmplat, după ce înainte de ședință mi s-a dat un bilețel cu întrebările ce urmau să-mi fie puse de către câțiva membri mai vechi. Eram mai mulți în situația asta și după ce s-a terminat tot circul trebuia să sărbătorim, conform tradiției. Era o victorie. Am ieșit de la sedință și ne-am urcat în mașină un grup de prieteni buni și ieșind din parcarea de la Otopeni ne întrebam unde mergem să sărbătorim. Le-am făcut o surpriză de care am vorbit mulți ani. Am virat dreapta pe soseaua spre Brașov și m-am oprit doar când am ajuns acolo la casa unui prieten din copilărie, al cărui tată făcea acasă, de foarte mulți ani, un vin extraordinar de bun. Ne-am sărbătorit de am ajuns înapoi acasă la București a doua zi seara. Noroc că am fost lăsați liberi după evenimentul copleșitor din ziua anterioară. N-am fost vre-un zelos în viața politică, dar tatăl meu mi-a spus că trebuie să învăț regulile jocului și să le respect dacă vreau să câștig, și am cam câștigat în viață. 1 Aprilie 1981, Miercuri, am făcut prima cursă în calitate de comandant cu avionul AN-24 plin de pasageri pe ruta Băneasa-Timișoara-Băneasa. Copilot mi-a fost colegul de Promoție și prieten Frumuzache, mecanic Chitu și însoțitori Nicolescu S. și Manea, pe avionul YR-BMN, cursa 51/52A. Am în fața mea, acum când scriu aceste rinduri, o copie a planului de zbor și a ordinului de misiune pe care o să le păstrez cât o rezista hârtia din care sunt făcute. A fost un moment la fel de important ca primul meu zbor cu planorul care a avut loc pe 13 Aprilie 1969. Atunci priveam în urmă și 12 ani mi se păreau o veșnicie. Acum, în 2009 când scriu aceste rânduri, mi se pare doar o clipă... Nu știu cum măsoară alții succesul, dar eu în momentul acela eram mulțumit și fericit. și nici nu știam în momentul acela că eram abia la mijlocul drumului pe care pornisem în 1969. Pe 25 Mai 1981 am obținut Brevetul de Pilot de Linie Aeriana (ATP) Nr. 329. În 1981 am zburat 790 de ore pe AN-24 și IL-18, anul în care am zburat cel mai mult. În anul 1982 am mai zburat și pe AN-24 doar până în luna Martie. La una din curse am avut la bord VIP pe unul din miniștrii despre care aflasem de la colegi că simpatizează zburătorii și dă cu plăcere aprobări pentru mașini. Cine nu știe, pe vremea aceea așteptai mult cu banii în mână până îți venea rândul să cumperi o mașină nouă. Fiind comandantul cursei am așteptat VIP-ul la scara avionului, am dat mâna, am făcut puțină conversație și când m-a întrebat dacă poate face ceva pentru mine i-am spus că mi-ar trebui o mașină, căci e greu de ajuns la aeroport noaptea. A zâmbit și m-a întrebat

dacă am cererea făcută. Așa m-am făcut cu Dacia 1300 nouă... Am vândut Dacia 1100 cu care aveam atâtea aventuri și amintiri și am început aventuri noi și să adun memorii noi, în vremuri noi. Din Aprilie am continuat să zbor doar IL-18 din Otopeni și era mult de zburat pe vremea aceea, mai ales curse charter și marfă cu cele mai diverse destinații. Am ajuns și în Mongolia, cu filarmonica de la Berlin, unde am băut votcă amestecată cu lapte de iapă... În Octombrie am intrat în pregătire de comandant la IL-18. Trebuie să spun că la IL-18 am găsit o atmosferă unică și diferită de cea de la AN-24 unde era mult tineret în trecere. Avionul IL-18 a fost odată mândria aviației românești și erau acolo piloți, navigatori, mecanici și radiotelegrafiști care făcuseră cariere lungi pe acest avion și nici nu doreau să zboare altceva. În primul rând, în cabina de zbor erau întotdeauna cel puțin 5 persoane, un echipaj serios. Erau oameni care văzuseră tot ce era de văzut și umblaseră pe tot globul. Și se făceau bani frumoși la cursele acelea cu marfă și charter de tot felul. Am avut privilegiul să fiu plăcut și acceptat de ei și am avut multe de învățat de la ei. Câte odată transportam avionul plin cu carne de berbeci și de viței, sacrificați în aceeași zi, carcase întregi îmbrăcate în tifon și doar ușor refrigerate pentru a ajunge proaspete la destinație, prin țările arabe prietene. Specialiștii nostri cu vechime veneau de acasă pregatiți cu mirodenii. După decolare dispărea câte unul până în spate la marfă și după câteva minute se umplea avionul cu miros mai bun decât cel de la grătarele lui Nea Culiță de la Kogălniceanu. Scotea câțiva mușchiuleți și câteva organe și încingea cuptoarele în care se încălzea de obicei mâncarea pasagerilor și întreg echipajul eram serviți cu mari delicatesuri. După aterizare apăreau tot felul de oficialități aeroportuare și hăcuiau hălci întregi din carcasele aduse și dispareau cu ele "să verifice calitatea mărfii". Nu am avut niciodată nici o remușcare și mi-au căzut tare bine mesele acelea improvizate din avion. În Octombrie 1982 am intrat în pregătire de comandant pe avionul IL-18 și am început să zbor pe scaunul din stânga. Ca un bonus, am avut surpriza să mergem pentru simulator la Moscova. Unii din colegi erau ca acasa acolo și mi-au fost călăuze bune. Ne simțeam ca niște nababi și așa eram tratați acolo. Nu erau multe locuri în lume unde românii să se simtă și să fie tratați atât de bine. Erau multe de văzut, de făcut și de cumpărat și lumea era prietenoasă. Hotelul la care stăteam era în buricul orașului și era un hotel de lux pentru străini. Când mergeam la masă, ne aștepta steagul românesc pe masă. În 1982 am zburat 605 ore pe IL-18 și AN-24. Anul 1983 a fost un an mai liniștit. Am zburat doar IL-18 și mi-am continuat pregătirea de comandant.

Zburam mai rar și curse mai lungi și am avut timp să beneficiez de avantajele vieții în București. Am petrecut timp mai mult cu prietenii noi și am avut mai mult timp și pentru prietenii vechi de care nu m-am rupt niciodată în viață. Am ieșit la spectacole și am cunoscut bine împrejurimile orașului, Snagovul, Cernica, Mogoșoaia, Pădurea Băneasa, Herăstrăul și am cunoscut lume nouă și interesantă din București. M-au fascinat apartamentele mari din blocurile vechi și din vilele în care am fost invitat cu diferite ocazii și am început să-mi doresc și eu o asemenea locuință. Am început să-mi cultiv relații prin lumea bună și influentă și să caut să cunosc oameni cu care să mă pot ajuta. Era un aspect nou al vieții printre străini pe care l-am învățat destul de repede pentru un provincial. Trebuie să recunosc că m-a ajutat profesia și mi-a deschis multe uși. Cam în perioada aceea a început să se simtă lipsa produselor alimentare, și nu numai, prin toată țara. Era, oarecum, comic când din cursele din țările socialiste veneam cu gențile burdușite de mâncare. De la Berlin luam făină, zahăr, ulei, conserve, dulciuri, faimoasa vodcă "mitzi" (mit citrone) și multă carne proaspătă... De la Praga căram mezeluri și bere... De la Warșovia whisky și ale băuturi... De la Moscova icre, muștar "garșița", smântână, conserve de pește... Ajunsesem la situația în care magazinele de pe aeroporturi și din preajma lor își făceau aprovizionarea după orarul TAROM-ului, căci, la câți eram, le cam goleam rafturile. Nu înțelegeau ce se întâmplă, fiindcă ei trăiau încă bine, dar erau bucuroși că le merge comerțul. Din țările arabe aduceam țigări, cafea, îmbrăcăminte, cosmetice și electronică ieftină. Din țările vestice adunam valută. Doar pe la Bruxelles spărgeam banca pe votcă Smirnoff și cartoane de Kent. Era o artă care se numea "martingală" și martingala făcea parte din meserie. Circula o vorbă mai veche că peste mii de ani, când antropologii vor descoperi schelete cu mâinile foarte alungite, vor ști că erau foști aviatori... Nu pot să nu pomenesc în acest context și de foștii noștri colegi de echipaje care se aflau la bord pentru asigurarea securității pasagerilor, echipajelor și a aeronavelor. Marea majoritate erau băieți simpatici care mâncau și ei o pâine mai bună. N-am fost niciodată convins că erau acolo să-mi numere mie săpunurile din geantă. Aveau și ei destul de cărat pentru familiile lor și ale șefilor lor. Dar era precaut să ne ferim unii de alții, asta până la momentul când unii aveam prea multe și alții prea puține și ne ajutam unii pe ceilalți... Diurna se plătea în funcție de durata cursei. Nu de puține ori diferența dintre 7 și 14 Dolari era de 30 - 40 de minute de zbor... Nici nu trebuia să le spunem nimic, se ofereu singuri: căpitane, cât ne mai trebuie? 35 de minute. Gata

șefu, le facem control corporal mai amănunțit. Și ieșea misia. Erau și ei oameni. Din ce adunam și căram noi trăiau bine și mulți alți "complici" din domeniu: vameșii, grănicerii, personalul de la sol, planificatorii de la zbor, funcționarii de la diverse servicii, comisia medicală, cei de la CIPA. Doar eram o familie mare și fericită, familia aviației civile în vremuri pe care le dorim apuse. Era privilegiul profesiei. Toată lumea știa ce se întâmpla și nu se lega nimeni de tine dacă nu săreai calul, cum se zicea. Pentru cei care exagerau exista Legea 18, poliția economică, restricții la viză și, în caz extreme, opritul de la zbor parțial sau total. Unora li se spărgeau casele și le dispărea în mod miraculos toată agoniseala. Situația era sub control și nu prea se făceau excese. Când la o cursă de Bruxelles mi-am permis să-mi satisfac și eu o dorință mai veche și mi-am cumpărat o pereche de ochelari de pilot Rayban și o geantă de pilot Samsonite, colegii mai vechi din echipaj mi-au spus că sunt nebun. Că port pe nas o barcă cu motor și în mână o mașină... Asta traducând prețul în blugi și cartoane de țigări transformate în drujbe și instalații de gaz pentru mașină și așa mai departe. La o cursa de Warșovia am avut un pasager prizonier cu cătușe la mâini care era însoțit și extrădat în Polonia. Am fost intrigat de înfățișarea lui foarte tânără, jovială și nepericuloasă. I-am întrebat pe însoțitori dacă-i deranjează să-l întreb cum a ajuns în situația asta. Avea case în România, Rusia, Israel și cumpăra cu Ruble puține diamante din Rusia, le vindea pe Dolari mulți prin Israel și cu banii ăia făcea niște afaceri de am rămas cu gura căscată și-mi pică falca și acum când povestesc, dar a uitat să dea darul... Nouă ne tremura fundul pentru sticla de votcă vândută la Helsinki sau cutia de icre negre luată de la Moscova și vândută la Tel Aviv, sau de cartușul de Kent și chilul de cafea care ne umplea rezervorul la mașină când nu exista benzină. Și mai am o poveste pe tema martingalei, care ar fi păcat să se uite. Marinarii de pe vasele românești de pescuit din Mediterana și Atlantic stăteau pe vase câte șase luni sau mai mult și adunau în timpul ăsta o grămadă de valută. Când era vremea schimbării echipajelor de pe vase, mergeam cu mai multe avioane cu marinari proaspeți și-i luam pe cei vechi din porturile unde erau ancorați prin coasta săracă a Africii și-i aduceam acasă. Erau oameni muncitori și ne primeau cu mare bucurie. Ne invitau pe vasele de pescuit la câte o masă împărătească cu preparate de pește. Putea să fie și furtună, nimeni nu rata ocazia și drumul cu bărcile mici până la vapoare, nu era o glumă pe valurile mari și nici transferul din bărci pe vapoare. Ce se mai ofereau dragii de ei să le ia pe colegele noastre în brațe și să le urce pe vapor...

Vasele erau impresionante și mai ales faimoasele ”Fram” sau ”Polar”, fabricile plutitoare de prelucrare a peștelui prins. Comandanții de vase erau gazde perfecte și se bucurau de compania noastră. La plecare aveau întotdeauna grijă să trimită la fiecare avion câțiva baloți uriași cu pește rar și de cea mai bună calitate congelat bocnă, pe care-l încărcam în cala din coada avionului, care era neîncălzită, și astfel peștele ajungea cu bine la Otopeni. Contractul de transportare al marinarilor prevedea ca pe drumul de întoarcere să ne oprim cu ei la Las Palmas unde să-și poată face cumpărături de banii adunați. La cursele acelea se făceau și niște bani frumoși și echipajele vechi aveau grijă să transmită tradiția și echipajelor mai noi, pentru ca aceasta să nu se piardă. Profitam și noi de ocazie și ne făceam propriile cumpăraturi, căci era o piață tare bună... Din păcate cursele astea erau cam rare și toată lumea ar fi trebuit să le facă în număr egal. Dar asta-i altă poveste și poate cineva o să se uite vreodată prin arhive doar pentru statistici. E greu să nu tragi spuza pe turta ta... Când ajungeam la Otopeni se aduna în jurul avioanelor toată lumea de pe aeroport și din cladirea departamentului. Mecanicii de sol se urcau în avion și aruncau de sus calupurile cu peștele înghetat direct pe platforma de beton. La contact se spărgeau cutiile și puteam să împărțim ”prada”. Toata lumea era pregătită cu pungi de plastic și era pește pentru toată lumea, căci erau tare darnici marinarii. Ce mă iubeau prietenii când ajungeam acasă cu peștele acela care era cu totul altceva decât ce știam noi. Era o cursă așteptată de toată lumea de pe Otopeni. În Decembrie 1983 am ieșit comandant pe avionul IL-18. La 28 de ani eram comandant de aeronavă pe curse internaționale. Am ajuns mai departe, mai sus și mai repede decât am îndrăznit să visez când am pornit pe acest drum sau când eram deja pe el. În 1983 am zburat 450 de ore pe avionul IL-18. Anul 1984 a fost anul în care am cules roadele a ceea ce am sădit în anii din urmă. Am ajuns la concluzia că trebuie să fi făcut ceva bun în viață, căci îmi era tare bine, eram sănătos și mă bucuram de fiecare zi. Am fost patru colegi care am ieșit comandanți deodată. Detașamentul a hotărât să ne împartă în două echipaje fixe și să zburăm împreună vara aceea. Am avut norocul și plăcerea să-l am coechipier pe bunul meu prieten Sile. La o cursa era el comandant și eu copilot, la cursa următoare ne roteam funcțiile. A fost perioada cea mai frumoasă și liniștită de zbor despre care îmi amintesc. Era la noi în echipaj o armonie și o atmosferă plăcută încât am auzit că mulți preferau să zboare cu noi și am mai auzit că ni se zicea "delfinii"(de la prinții moștenitori, ca să nu fie vre-o confuzie). În formația asta am

plecat detașati la Kogălniceanu și am stat mult acolo în vara aceea. Am luat mașina cu mine și am avut toată libertatea să ne mișcam pe litoral între curse. Am bântuit pe tot litoralul, dar locul meu preferat a fost întotdeauna Mamaia și mai ales partea de nord a ei. Îmi făcusem relații la hotelurile de acolo, la ”Amiral”, ”Comandor”, ”Alcor”, ”Vega”, căsuțele din nord și veneau și prietenii mei brașoveni câteva zile în perioada cât eram acolo. Retrăiam atmosfera vacanțelor din copilărie la o altă scară. Acuma se numeau concedii, aveam meserii bune, aveam bani și eram mai maturi, deși continuam să ne aruncăm îmbrăcați în piscină și să ne oprim apa rece de la duș, și să ne tragem scaunele de sub noi. Singura diferență pentru mine era că mai plecam în câte o cursă câteva ore după care mă întorceam printre ei încărcat cu faimoasele damigenuțe de ”Smirnoff”, cutii cu bere străina, sticle de whisky și alte bunătățuri cu care-i răsfățam. Mulți dintre colegii și colegele de echipaj veneau cu mine după cursă și se simțeau bine alături de gașca mea și eram fericit că puteam fi simultan cu cele două lumi pe care le iubeam. Pe lac la Mamaia era instalația de teleski pe apă făcută de ICA Ghimbav și ținută de brașoveni. Le duceam câteva sticle de bere străină și skiam pe apă cât doream. La ”Internațional” era personal din Brașov și mă simțeam și acolo ca acasă. La ”Amiral” aveam cheile de la bar pe mână și ne serveam cu ce și când doream, căci doar îi făceam aprovizionarea... Când s-a terminat concediul prietenilor am organizat o petrecere de despărțire la ”Hanul Piraților”. Barmanul de acolo ne-a spus că el asigură mâncarea, dar, dacă vrem să ne simțim bine, să ne aducem băutura noastră, că-i sărăcie mare, și dacă putem să-i aducem și lui câteva sticle... Același lucru l-am pățit și când ne-am dus cu taromiștii la Cherhana, unul din locurile noastre preferate, unde ne cânta Romica Puceanu. Ei au pus peștele și mămăliga și noi am adus vinul și apa minerală. Începuse să se arate sărăcia și pe litoral, dar noi încă aveam resurse personale. Tot cu taromiștii se mai organiza și câte o seară la o stâna din apropierera aeroportului, cu câte un berbec la protap, bulz și șprit cât cuprinde. Iar dacă era târziu și nu aveam chef de mers nicăieri, aveam întotdeauna grătarul și carafa cu șpriț la Nea Culiță, la noi la hotel, în pădure. În vara aceea am fost inițiat și în tainele catacombelor din subsolul hotelului unde se pregăteau platourile pentru curse și unde erau magaziile catering-ului în care era depozitat faimosul "Bordo"(corabioarele de Murfatlar servit la bord) pentru care trebuia să adunăm sticlele goale, căci altfel li se oprea din salariu însoțitorilor de bord. Și bineînțeles că era și cheful tradițional de închidere a sezonului pentru care mulți veneau

special de la București, căci merita drumul. Kogălniceanu era a doua casă a noastră, a taromiștilor și îmi plăcea acolo. Din nou am avut o vară frumoasă și plină de aventuri cu regretatul meu prieten Sile, și ne-am amintit-o pe îndelete în anul 2005 când ne-am revăzut la Bruxelles, de aceea o am așa de vie în amintire. Din păcate detașamentul a hotărât să ne destrame formația. În echipajul format din ceilalți doi colegi atmosfera era tensionată, lucrurile nu mergeau prea bine, și am fost recombinați. Am zburat în continuare fără probleme și a trecut cu bine anul. În 1984 am zburat 630 de ore pe avionul IL-18. Anul 1985 avea să mă ridice mai sus pe culmile aviației. Spun asta și la propriu pentru că am fost promovat la TU-154, care zbura mult mai sus și mai repede decât bătrânul avion turbopropulsor IL-18 pe care am mai zburat până în luna Aprilie. După aceea am plecat la CIPA pentru trecerea pe Tupolev și am avut o pauză. În Iunie 1985 am început zborul în funcția de copilot la detașamentul TU-154. Am înțeles repede că începeam o altfel de aviație, pe un avion turbojet mare și rapid, care nu ierta greșelile ca cele zburate înainte și care era capabil de performanțe destul de unice prin aviație. Aveam să aflu că, după decolare, putea să urce, fără să stea mult pe gânduri, direct la nivel 410, unde nu mai erau alte avioane, și că poate zbura acolo aproape cu viteza sunetului, Mach 0.92. Că putea să aterizeze și să decoleze în toiul verii, în mijlocul zilei și în inima deșertului Sahara, când alte avioane stăteau și așteptau răcoarea serii. Păcat că ardea gaz cam mult și cam făcea zgomot, că nu avea INS, GPS și digital display. Dar am pornit-o prea repede, inspirat de acest avion superb. Aveam 33 de ani. Eram tânar, liber și începeam o fază nouă a carierei mele de zburător. După ce a trecut vara cu detașarea la Kogălniceanu, m-am întors la Otopeni și cursele s-au rărit. Am început să am mai mult timp liber. Am avut timp să mă ocup de căutarea unei locuințe, așa cum îmi doream și am găsit. Am găsit un apartament superb, în buricul Bucureștiului, într-un bloc vechi, prin Piața Rosetti, în spatele spitalului Colțea. Era pe niște străzi liniștite, într-o piață mică, cu locuri multe de parcare, la etajul patru, cu balconul spre curtea bisericii Scaune. Blocul era construit de faimosul Prager prin 1937 și scăpase nevătămat din toate încercările, inclusiv cutremurul din 1977. Am făcut schimb de locuință cu cei care stăteau acolo și am intrat într-un șantier care a durat un an. Eu m-am mutat cu părinții în apartamentul unui prieten, într-un bloc nou din Crângași, ca să rămână apartamentul nou liber pentru renovări. Era într-o stare jalnică, cu tot felul de holuri și uși, cu cameră de serviciu inutilă, și avea și o boxa în beci. Au trebuit dărâmați pereții și

reîmpărțit spațiul, scos parchetul, înlocuite ușile și ferestrele, dar a ieșit un apartament cu trei camere mari, și holuri mari, și bucătărie mare, cu două băi, exact așa cum visasem. Îmi și închipuiam ce ceaiuri și petreceri o să se ”tragă” acolo. Am contractat lucrarea cu un șef de la ICRAL și a început lucrul. De la început am constatat că treaba merge mult mai bine dacă stau eu pe capul lucrătorilor. Am început să dau șpagă la planificator ca să mă lase liber. Nu știam că-i de rău augur. Colegii dădeau șpagă să fie trimiși în curse... Timpul trecea, banii se terminau și lucrarea nici vorbă. Muncitorii se obișnuiseră la bine și nu mai vroiau să plece de acolo. În mijlocul acestui calvar, sunt din nou chemat la conducere unde mi se spune destul de direct că ar fi momentul să-mi întemeiez o familie ca sa-mi pot continua ascensiunea profesională... Părinții nu contau. Trebuia să mă însor. Trebuia să-mi găsesc o nevastă cu dosar sănătos și cu o meserie care să nu aibe conflicte cu a mea. Am aflat după aceea că au fost chemați pe aceeași temă și ceilalți doi colegi de vârsta mea care scăpaseră neînsurați până atunci... Nu aveam curaj să-mi caut nevasta decât la Brașov, unde încă mă simțeam mai acasa și cunoșteam lumea din copilărie. În Decembrie mi-am făcut concediul din nou în Poiană și mi-am găsit și nevasta potrivită. Am început o relație de curtoazie care urma să se finalizeze cu o căsătorie în vară, când trebuia să fie casa gata. În anul 1985 am zburat 285 de ore pe TU-154 și IL-18. Anul 1986 nu a început prea bine pentru mine. A trebuit să vând mașina ca să pot termina casa și s-o mobilez cu lucruri noi și pe măsură. Dar de Paști eram în casa nouă și făceam inaugurări peste inaugurări. Parinții aveau camera lor separată, cu baie, și nu ne deranjam deloc. Am reînceput și zborul mai intens, am cumpărat doua videocastofoane pe care le-am vândut și mi-am luat altă mașină. Asta era viața de pilot în culmea carierei. Viitoarea soție era încântată și am hotărât căsătoria și nunta pe 7 Iunie la Trocadero. Luna de miere am făcut-o singur, în detașare la Kogalniceanu, de pe 14 Iunie, iar soția s-a întors la Brașov, căci avea să mai dureze multe luni de zile până reușea să se transfere cu serviciul în București. Ne vedeam când se putea, mai mult la Brașov, căci mi-era mai ușor mie să trag câte o fugă, și-mi făcea plăcere să-mi revăd și prietenii rămași acolo. Se pare că am mulțumit conducerea, căci m-au răsplătit în modul cel mai plăcut mie dintotdeauna. În August am fost trimis la un contract la Paris pentru două săptămâni. Se stricase un avion al companiei Minerve și am mers acolo să le acoperim cursele. Eram în Paris două săptămâni cu casă, masă și bani de buzunar. Am crezut că l-am prins pe Dumnezeu de picior, cum se zice. Făceam cursele și aveam și

timp de vizitat și de plimbat. A fost întotdeauna bucuria mea cea mai mare, să vizitez locuri noi. Am tras cât am putut de colegi și colege să ieșim în oraș, căci eram cazați lângă aeroport, și am ieșit destul după părerea lor. Adică am văzut marile monumente și muzee mai mult pe dinafară, căci nu prea erau toți dispuși să cheltuie diurna pe bilete de intrare. Aveau cumpărături de făcut. Nu conta că era o ocazie unică poate. Iar colegii mei de cabină preferau să stea tot timpul liber prin cimitirele de mașini și să demonteze borduri și piese de Renault, care mergeau la Dacie. Când am văzut că n-am cu cine, am început să umblu singur. Dar doream să văd și Parisul autentic, nu doar pe cel turistic din ghiduri. Ceva franceză vorbeam și m-am împrietenit cu barmanița de la hotel, care servea la halbă berea mea favorită Carlsberg și așa am intrat în vorbă. Am aflat că-i singură și are o fetiță de șapte ani. La următoarea cursă i-am adus de la Athena un cadou pentru fetița ei și am devenit amici. Aveam acces nelimitat la berea Carlsberg și aveam voie să mă servesc singur. La următoarea cursă i-am adus și ei un mic cadou și atunci m-a întrebat direct ce vreau. La fel de direct i-am răspuns și eu că vreau să văd Parisul în care trăiește ea. Cred c-a fost surprinsă de răspuns, căci a râs cu poftă și mi-a promis că, oricând am liber, îmi stă la dispoziție cu mașinuța ei. Când eram liber și își termina și ea tura, săream în mașină și mi-a arătat Parisul; și l-am învățat așa de bine că, la zece ani după aceea, când m-am reîntors pentru prima oară, din multele dăți, am surprins-o pe soția mea ce ghid bun am putut fi. M-a dus prin bistrouri cu muzică, în care merg localnicii, mi-a arătat Bois de Boulogne noaptea cu trans-vestiții, trans-sexualii, prostituatele și prostituații pe care-i văzusem doar prin filme, mi-a arătat din viața de noapte a Parisului și din parcurile faimoase. A fost un cadou tare frumos pe care mi l-a făcut TAROM-ul. Din păcate, unor colegi nu prea le-a plăcut cât m-am bucurat eu. Ne-am întors la Otopeni și pe 10 Septembrie am mai făcut o cursă de Roma după care mi s-a trimis pașaportul pentru reînoirea vizei. De obicei dura și câte o lună de zile, așa că în Septembrie am mai făcut patru curse de Timișoara. În Octombrie am mai făcut o cursă de Timișoara toată luna. Ești cam șomer când ești pilot la externe și n-ai pașaport. În Noiembrie n-am mai zburat deloc. Atunci m-am luat de gânduri și am început să întreb și eu în dreapta și-n stânga și-n sus ce se întâmplă. Nu mi-a dat nimeni nici un răspuns direct și asta m-a îngrijorat cel mai mult. Văzusem și alți colegi care trecuseră prin așa ceva. M-am dus în audiență la pilotul șef în ideea să mă întorc la IL-18 sau chiar la AN-24 ca sa-mi mențin calificările și continuitatea de zbor. Mi-a spus să nu mă grăbesc,

căci ar fi o mişcare majoră şi nu-i simplu. În Decembrie am plecat în concediu şi a trecut anul. Un an amestecat, şi bun şi rău, dar mai mult bun, balanţa era încă pozitivă. În 1986 am zburat 290 de ore pe TU-154 şi IL-18. În Ianuarie 1987 am reînceput activitatea tot fără să zbor. Am apelat şi eu pe la relaţiile pe care le construisem în toţi anii din urmă şi am aflat că cineva mi-a făcut o scrisoare anonimă care trebuia investigată şi să nu-mi facgriji că se rezolvă, dar chestiile astea durează. Am avut chiar ocazia să arunc un ochi pe acea scrisoare când am fost lăsat singur într-un birou câteva minute. Era scrisă în termeni atât de vagi şi de impersonali încât s-ar fi putut referi la oricine din aviaţie. Nici un fel de date sau fapte concrete. Nu era nimic de investigat. M-am dus în audienţă şi la conducerea C.I. (contra informaţii) şi am fost primit de superiorul ofiţerului care se ocupa de detaşamentul nostru. Punctul meu de pledoarie era că, investigat sau nu, eu trebuia să zbor ca să-mi menţin antrenamentul şi calificările. Tipul a încercat să fie ironic şi mi-a spus că nu înţelege de ce mă plâng, când am stat acasă doar două luni, căci una fusese concediu, fiind plătit cu un salariu mai mare decât al unui director. Că nu sunt oprit de la zbor şi să stau liniştit. Trebuie să accept că era un punct de vedere valid, dar nu pentru mine. Am avut momente multe de dezamăgire şi de silă, dar nu doream să încep cu bănuieli şi acuzaţii. Mi-am văzut de viaţa mea, de prietenii mei, de noua mea familie şi de ocazionalele petreceri. Viaţa mergea înainte. În Februarie am fost anunţat că mi-a venit paşaportul de la viză, dar restricţionat doar la ţările prietene socialiste. Cursele în ţările socialiste erau oarecum rezervate pentru cei care se aflau în situaţia mea şi eram destui. Cel puţin nu ne băteam pe ele cu restul colegilor care zburau mai spre vest. Mai era un aspect bun al curselor în est, acela că puteam face cumpărăturile pe banii noştri autohtoni, fie direct în Lei, fie cu faimoasele foi de schimb pe care le tot spălam şi călcam să arate ca noi, căci altfel nu erau primite. Am avut atunci plăcerea şi privilegiul să zbor cu unii din cei mai buni piloţi instructori de la acest avion care erau şi ei restricţionaţi. Am zburat mult cu ei şi am învăţat mult de la ei şi mi-a folosit în viitorul apropiat. Tot răul spre bine. Dar trebuie să recunosc că eram amărât în suflet. N-am făcut rău nimănui în viaţa mea şi nu înţelegeam cum poate cineva să facă aşa ceva. Dar, cum ziceam noi în Şcoală: orice şut în fund este un salt înainte. Şi pe această notă pozitivă trebuie să menţionez că din luna Mai a venit şi soţia mea la Bucureşti prin transfer la un serviciu foarte bun şi aproape de casă. Şi am mai avut o reuşită extraordinară. Soţia avea un apartament la Braşov. Prin relaţiile şi pilele pe care le-am

construit, am reușit să-i mut pe părinți înapoi la Brașov, în apartamentul soției, căci ei și-au păstrat tot timpul buletinele de Brașov și s-au putut întoarce acolo ca acasă la ei. S-au reașezat toate în matca lor și viața mergea înainte, cu restricții cu tot. Am fost detașat la Kogălniceanu cu echipaje restricționate pe socialiste, căci veneau tot mai mulți turiști de acolo și tot mai puțini din vest. Lucrurile începuseră să se împută rău în toată țara, nu doar în cariera și în viața mea. Tot din cauza vizei am scăpat și contractul de zbor din Guyana, de unde aș fi zburat și la New York, care era un vis mai vechi al meu. În Octombrie 1987 am reușit totuși să intru în pregătire de comandant la TU-154 și am început să zbor din stânga, deși am fost întârziat mult de această situație cu restricția de viză în pașaport și, ca atare, de zbor mai putin. Asta mi-a mai reînvigorat puțin spiritul și bugetul și nu-mi păsa unde zbor atâta timp cât zburam și-mi făceam meseria de pilot. În 1987 am zburat 300 de ore pe avionul TU-154. În anul 1988 am început activitatea cu o lună de concediu. În Martie și Aprilie am făcut câte o cursă. Soția era tot mai mirată de serviciul meu și chiar mă invidia, căci la ea se întâmplase invers. Dădeam în fiecare zi telefon la dispecerat și mi se spunea că sunt liber, iar ea avea tot mai mult de lucru. Citeam, făceam rebus, mă uitam la filme video și lucram la împrietenirea soției cu noua lume din București. Avea și ea mulți colegi de facultate acolo și cercul nostru de prieteni s-a lărgit considerabil. Aveam casa deschisă, eram în drumul tuturor, doar locuiam la kilometrul zero. Tot timpul aveam lume în casă. Dar casa nouă mai avea o surpriză pentru mine, din păcate neplăcută. Am primit într-o zi telefon de la un colonel de miliție de la circa unu de pe lângă Ana Ipătescu (cred că-l chema Vârtej, sau așa cumva, și pe care l-am văzut mai târziu anchetat la televizor, fiind cel care "coordonase afluența publicului la adunarea spontană" din Piața Palatului din 21 Decembrie 1989), să mă prezint la el, că avea niște întrebări legate de lucrările de renovare ale apartamentului... Eram cu conștiința împăcată, așa că m-am dus fără nici o reținere și m-am înarmat cu toate bonurile și chitanțele pe care le păstrasem. Am fost toată viața organizat și meticulos și mi-a prins bine. Era mare șef la poliția economic, și pe ăștia era bine să nu-i superi, căci aveau puterea să-ți distrugă viața. Mi-a spus că, de fapt, el nu avea nimic cu mine, dar îl ancheta pe șeful de ICRAL care-mi făcuse mie lucrările și dorea de la mine ceva să poată folosi împotriva omului. Oricât de supărat am fost eu pe omul ăla pentru durata și costul dublu al lucrării, dar așa ceva nu puteam face. Mai era și "prietenul" unei "prietene" comune, căci așa am ajuns la el și mi-a devenit și mie oarecum amic. Da, îi

dădusem o grămadă de șpăgi și lui și muncitorilor, dar mi-a făcut lucrări cu care nimeni altcineva nu și-ar fi bătut capul și așa erau vremurile atunci. Am avut amândoi norocul că, atunci când l-am rugat să-mi facă rost de marmoră, pentru șemineul costruit și pentru alte decoruri, m-a refuzat categoric, căci în vremea construirii Casei Poporului era caz de pușcărie dacă se folosea marmora pentru alte scopuri, fiind mai periculos decât posesia de valută. Când a văzut colonelul că nu vreau să-i fac jocul a început cu amenințări subtile. Că știe el că am videocasetofon și televizor color și că vine lumea la mine ca la spectacol și că mi-am făcut șemineu și alte extravaganțe în apartament. Și mai știa multe altele din viața mea particulară. Deși nimic nu era ilegal, ar fi putut să-mi dea o grămadă de dureri de cap cu Legea 18, cea cu verificarea și justificarea averilor. Din fericire, pentru un pilot comandant la externe nu era nimic neobișnuit, dar mi-am dat seama câtă ostilitate exista față de noi din partea celor ce ne supravegheau și nu prea aveau ce să ne facă. Episodul s-a încheiat atunci și n-am mai auzit de el până l-am revăzut la televizor într-o postură nouă, umil și nevinovat, anchetat el de data asta. Dar marea durere de cap și lovitura de pumnal în spate avea să mi-o livreze tot amicul șef de ICRAL. I-am transmis prin prietena noastră comună ce s-a întâmplat și mi-a comunicat pe aceeași cale că era în rahat până la gât și-mi mulțumește că nu l-am bagat mai tare. Dar, ca să-și ușureze situația, era forțat să justifice neîncheierea actelor lucrării prin faptul că au mai fost multe retușuri și reparații de făcut și că acum, la doi ani de la lucrare, o încheia și mai aveam de plătit 19,000 de lei și că se va revanșa el cumva la mine. Era o sumă mare de bani și ridica enorm costul casei, dar eram fericit acolo și am zis că merita. Era casa pe care o visasem de când venisem în București. M-am împrumutat de acești bani și am achitat întreaga sumă, și sper că l-a ajutat, căci n-am mai aflat nimic despre el niciodată. În Aprilie mi-a sosit neașteptat viza pe toate țările și am fost trimis direct la contract la Tripoli pentru o lună. Acolo mi-am refăcut și moralul și bugetul și i-am prins din urmă și pe colegii care intraseră în pregătire de comandant mai devreme. Am zburat pe săturate din stânga și mi-am umplut și memoria cu amintiri plăcute. Libia era sub atâtea sancțiuni și embargouri încât flota ei de avioane ultramoderne și piloți pregătiți prin Anglia nu mai puteau zbura. Au apelat la țările surori România și Bulgaria să-i ajute. Se pare că TU-154 era printre puținele avioane care puteau zbura în condițiile de acolo. Norcul meu. Am fost cazați într-un hotel modern pe malul mării priștine și plină de corali și am început un fel de viață cam ca cea de la Kogălniceanu,

dar fără alcool. Zburam și în interiorul țării, în inima Saharei și făceam și cursele lor externe. Peisajul era atât de diferit încât era fascinant să privești afară. Am învățat repede și mersul lucrurilor de acolo. Bazarul era aproape, se putea face comerț cu orice și noi aveam acces la tot felul de marfă în cursele noastre. Ne înmulțeam misia și nu călcam nici o lege. Eram pe alt teritoriu. Ne-am împrietenit cu personalul de la aeroport și am început să aflăm lucrurui interesante despre viața lor. Bineințeles că printre subiectele preferate erau căsniciile cu mai multe neveste și alcoolul. Am învățat să ne cărăm alcool și la hotel, în cutiile de apă minerală care ramâneau sigilate. La colegii bulgari venea din când în când "mother ship" cum îi ziceau ei (un avion oficial cu încărcătură diplomatică) și le aducea proviziile direct la hotel, căci așa era civilizat. Noi ne descurcam singuri... Când nu zburam, cumpăram produse proaspete de la piață și făceam mese mari comune cu băieții și fetele din echipaje. În abajururile mari de la lămpi făceam salate uriașe, improvizasem reșouri și se gătea serios de tot acolo. Ne-am construit tot felul de antene și prindeam la televizor posturile italiene. Am uitat repede de toate necazurile lăsate în urmă. Cel mai important a fost că am zburat mult din stânga cu instructor. În lunile Mai și Iunie am zburat de pe Otopeni ca și când nu se întâmplase nimic. Am apreciat faptul că a rămas un capitol încheiat. În Iulie și August am mai prins o serie la Tripoli. În Septembrie am prins și sfârșitul de sezon la Kogălniceanu. În Octombrie am ieșit comandant la TU-154. Prima cursă de comandant a fost pe 3 Octombrie pe ruta Otopeni-Bruxelles-Londra. Am zburat liniștit până la sfârșitul anului. În 1988 am zburat 510 ore pe avionul TU-154. Anul 1989 a început destul de ușurel cu zborul. Abia prin Iunie a început să fie mai mult de zburat cu detașarea la Kogălniceanu. Dar aveam impresia că zbor din nou socialiste. Majoritatea turiștilor veneau din Cehoslovacia, Polonia, RDG. Căram la bere de acolo de ni se lungeau mâinile. Mai făceam și câte o cursă prin vest. În August am plecat din nou în Libia pentru trei săptămâni. Viața mea revenise oarecum la normal, dar prin lumea socialistă aveau loc schimbări uriașe pe care le vedeam la fața locului, iar românii se făceau că plouă. Pe măsură ce viața în România s-a tot deteriorat și degradat, prietenii mei brașoveni și unii mai noi bucureșteni au început să plece din țară. Au plecat evreii, au plecat sașii, au început să plece și românii... Era o soluție la nivel de individ, dar nu era soluția întregii țări. Pe 16 Octombrie 1989 am făcut un Berlin cu rămânere, și vorbesc despre Berlinul de Est, capitala RDG. Era un oraș mare, frumos, verde, prosper și era vitrina de propagandă a socialismului pentru restul

lumii. Era una din cursele favorite la detașament. Un echipaj pleca până la Berlin și ramânea acolo. Echipajul care era deja acolo prelua avionul și pleca mai departe la Lisabona-Casablanca și stătea o zi acolo, după care urma returul. În țara soră RDG se petreceau evenimente de neînchipuit. Vedeam cu ochii noștri ce se întâmpla pe străzi și nu ne venea să credem. S-au deschis punctele de trecere din zidul notoriu și cei care aveau un pașaport puteau trece din Est în West fără nici o restricție. Nemții democrați schimbau mărcile est în mărci west, și se uitau lung la banii noi, și cum pot cumpăra tot mai puține lucruri cu ei, dar erau liberi și fericiți. Magazinele lichidau marfa est și umpleau rafturile cu marfă nouă din vest, cu prețurile adecvate. Străinii nu puteau face acest schimb, așa că ne chinuiam mai departe cu leii noștri și cu foile de schimb valutar și goleam rafturile de puțina marfă socialistă care mai exista. Mi-am făcut curaj și l-am sunat pe un prieten din copilărie Reiny, care, fiind sas, plecase de mulți ani și era medic și trăia în Berlinul de West. Era să scape telefonul din mână când m-a auzit. S-a urcat în mașină și a venit la hotel să mă ia la el acasă și să mă prezinte soției și fetelor și să mă plimbe prin Berlinul de West pentru prima oară. I-am spus și instructorului cu care eram în cursă și l-am întrebat dacă vrea să meargă cu mine. N-a avut nici o ezitare, deși eram amândoi dintre cei care avusesem restricții de viză, dar ajunsesem să ne cunoaștem și să ne împrietenim, cât am suferit împreună. Cred că pot să spun că este vorba de Nick Furdi, care traiește în Canada acum. A fost o decizie curajoasă atunci. Am traversat faimosul punct Charlie și am petrecut două zile de neuitat cu prietenul Reiny și am vizitat cât s-a putut din superbul oraș Berlinul de West. Ne-am întors la Otopeni și ne-am făcut și noi că plouă, deși parcă mi-amintesc că aveam câte o viză în plus în pașapoarte de la trecerea frontierei la nemi... Din fericire n-a mai apucat să ne întrebe nimeni despre asta. Iar după cele ce au urmat, nu mi-a mai fost teamă niciodată de nimeni că-mi poate face rău. Am zburat normal până în Decembrie când s-a petrecut schimbarea de neimaginat și îin România. Printr-o ironie a soartei, ultima cursă a anului am făcut-o pe 1 Decembrie la Moskova și se simțeau și acolo schimbări mari în atitudinea oamenilor. Am fost liber multe zile în luna aceea și a venit și ziua surpriză de 21 Decembrie 1989. Locuiam în spatele spitalului Colțea, practic în Piața Universității. Am văzut cu ochii mei tot ce s-a întâmplat. N-am fost vre-un erou și n-am diplomă de revoluționar, dar am fost acolo în stradă. Mă durea sufletul și atunci când vedeam și mă doare și acuma când îmi amintesc, cât de civilizat și frumos s-au schimbat vremurile în Germania și

cât de brutală a fost schimbarea la noi. Eram în mijlocul acțiunii și am văzut multe și am aflat și mai multe. Eram fericit, dar nu-mi plăcea ce vedeam și era doar începutul. În toată perioada evenimentelor (refuz să spun ”revoluție”) am sunat zilnic la dispecerat, ca toți colegii de altfel, să întreb ce am de făcut. Întotdeauna a răspuns cineva. Mi s-a spus tot timpul să stau acasă și să nu încerc să ajung la Otopeni, căci acolo situația era nesigură. Aflasem de la știri că au murit mulți nevinovați la Otopeni. Mă întreb și azi cum au trăit evenimentele din zilele de atunci oamenii aceștia, care erau acolo și răspundeau la telefon și ne spuneau să nu ne expunem primejdiei. S-a tras mult cu armament de tot felul la Otopeni și trebuiau verificate minuțios toate aeronavele înainte de a se reîncepe activitatea de zbor. Anul mai avea o surpriză plăcută pentru mine personal. În seara de 23 Decembrie am primit un telefon de la cabinetul directorului TAROM, că sunt căutat de domnul Scaleschi Florentin, care încearcă să intre în contact cu mine. Era vorba de prietenul meu bun, marinarul, cel mai tânăr comandant de navă din România, cu care petrecusem bună parte din anii 80. Era erou al țării. În 1985 încercase să fugă din țară cu o navă la bordul căreia se afla și un candidat la alegerile de partid cu o urnă cu voturi măsluite, ca să arate occidentului adevărul despre alegerile din acea țară... A plecat în acea tentativă din casă de la mine, de pe Calea Griviței, fără să-mi spună nimic. A fost prins și condamnat la moarte. Acum era eliberat din Jilava și adus la sediul M.T.Tc .de pe lângă Gara de Nord, unde dădusem eu examen de admitere la S.S.A.C., și dorea să vină la mine, să facă un duș, să mănânce o mâncare omenească, și să doarmă într-un pat ca lumea. L-am primit cu drag. În 1989 am zburat 510 ore pe avionul TU-154 și mi-am dobândit și eu libertatea. Prima cursă în libertate din anul 1990 am făcut-o pe 7 Ianuarie la Tel Aviv. Când am ajuns la Otopeni, nu-mi credeam ochilor. Au dispărut securiștii, ofițerii, nu mai erau restricții pe unde să umbli sau să parchezi ca personal navigant și n-a mai trebuit să iau pistol în primire după intrarea în incinta aeroportului. Tot personalul era civil și zâmbăreț. Pașapoartele stăteau la noi permanent și am ajuns să avem două pașapoarte, unul de serviciu și unul personal. Nu aveam nici o restricție de călătorie și ca pilot puteam, în timpul liber, să sar în orice avion care avea loc disponibil și să călătoresc unde doream și puteam să-mi iau și soția. Ceea ce am și făcut de câteva ori. La una din călătoriile personale mi-am dat întâlnire cu un grup mai mare de prieteni la Istambul și am petrecut o săptămână de plăcere, îmbinată cu afaceri, căci așa erau vremurile... Toată lumea făcea business! Nu se mai numea martingală, sau bișniță, sau

trafic și nu mai era ilegal. Vameșii erau tot mai drăguți, căci altfel nu mai primeau nimic. Mulți colegi s-au tot dus prin cimitirele de mașini din Europa și și-au adus pentru ei, și de vânzare, mașini "second hand". Eu am rămas cu Dacia care era nouă și nu aveam nici o problemă. Până în Mai s-a zburat puțin și TAROM-ul a început să se schimbe mult și nu toate schimbările au fost bune. Divorțuri și recăsătorii, aruncat cu vorbe grele, cărămida-n piept, vendete personale, promovări ciudate în conducerea de la toate nivelele, lupta pentru putere, egoism, invidie. Am stat mult la Snagov, în perioada aceea, unde era liniște și-mi plăcea și mă simțeam bine de mai multă vreme. Eram cu prietenii și ne storceam creierii ce afaceri să facem și cum să ne îmbogățim cât mai repede... Eu nu eram dispus să mă las de profesie, deși am avut câteva oferte tentante. Mi se părea că profesia de pilot era încă rentabilă și rămăsese o pasiune. Aveam doar, sau deja, 38 de ani. În luna Iunie mi-am luat concediu. Simțeam nevoia de o pauză și să-mi adun gândurile. Nu-mi plăcea de loc ce vedeam în jur și ce se întâmpla în țară și în companie. Mineriada a pus capacul la oala cu presiune. Am luat Dacia și am pornit cu soția prin Europa să vizităm prietenii plecați în cursul anilor și să văd cum trăiesc ei, ce probleme au și cum se descurcă. A fost o călătorie plăcută, informativă și importantă. Prietenii mei emigranți trăiau toți civilizat, în locuri frumoase și curate și nici nu înțelegeau ce le povesteam eu că se întâmplă în țară. Ei știau ce au lăsat în urmă și nu-și imaginau că se putea mai rău, dar începea să se contureze mizeria. Privind în urmă și analizând viața mea până în 1990, trebuie să recunosc că societatea în care m-am născut și am crescut mi-a oferit o educație care și în ziua de azi rămâne superioră celor ce văd în jurul meu, mi-a oferit oportunități nenumărate în alegerea și practicarea hobby-urilor, inclusiv aviația din care am făcut o profesie în cele din urmă. Am avut îngrijire medicală când am avut nevoie. Am trăit într-un climat de siguranță în care părinților nu le-a fost frică să mă lase pe stradă cu prietenii. Am avut o copilărie fericită din câte îmi amintesc. Din păcate calitatea vieții în țară s-a deteriorat continu după aceea. În Iulie și August am zburat mai mult și am fost și pe Constanța. După aceea s-a zburat puțin până la sfârșitul anului. Se petreceau schimbări de tot felul în aviația civilă. Pe 9 Decembrie 1990 am zburat ultima cursă ca pilot comandant la TAROM și din viața mea de pilot, pe ruta Otopeni-Paris-Otopeni. O încheiere plăcută de carieră și într-un loc cu multe amintiri frumoase, unde m-am întors și o să mai merg de multe ori, o să beau o bere Carlsberg și o să-mi amintesc cu plăcere de prima vizită acolo din 1986. În 1990 am zburat 350 de ore comandant pe

avionul TU-154. Dacă vreau să o exprim în cifre și statistici, cariera mea de pilot arată asfel:
Ca pilot profesionist, în 18 ani, am acumulat 6.450 ore de zbor în anii: 1972 - 1990.
Ca pilot sportiv planorist, în 4 ani, am zburat 85 de ore în anii: 1969 - 1972.
Am fost pilot comandant pe toate avioanele zburate și am acumulat, pe fiecare:

TU-154 = 2.165 ore
IL-18 = 1.975 ore
AN-24 = 1.830 ore
IL-14 = 50 ore
AN-2 = 50 ore
ZLIN = 350 ore
IAR-818 = 30 ore

Am avut o carieră destul de normală și liniștită, cu excepția câtorva incidente din care am scăpat nevătămat și fără pagube materiale. Aș menționa trei întâmplări deosebite, plus una care mă jenează și acum când mi-o amintesc și sper că alții au uitat-o. Primul incident s-a petrecut la una din cursele de comandant la AN-24. Prima cursă de dimineață transporta și presă pentru orașul de destinație. Avionul era deja încărcat când ajungea echipajul. Baloturile de ziare se puneau pe primele scaune și în cala din față. Pasagerii și bagajele se aranjau mai mult din ochi pentru echilibrarea avionului. La una din aceste curse de Iași, cu doar câțiva pasageri, după aterizare, am degajat ușor centrul pistei și mă pregăteam să virez avionul pentru întoarcerea pe pistă spre platformă. Când m-am apropiat de marginea pistei și am ciupit frânele m-am trezit cu volănașul de control al jambei de bot smuls din mână în direcția opusă virajului și am ajuns cu două roți pe iarbă. În situația asta am procedat conform cărții. Am oprit motoarele, am anunțat turnul și am debarcat pasagerii, bagajele și marfa acolo pe pistă și au fost transportați la aerogară cu autobuzul. După ce am verificat cu echipajul că nu era nimic afectat la avion și nu am atins nici o baliză, am repornit motoarele și, cu grijă, am rulat la platformă. A venit o echipă tehnică de la București să verifice care era problema. Se pare că cedase o piesă din sistemul ABS de frânare. Eu am aterizat cu sistemul cuplat cum zice cartea. Majoritatea piloților nu prea îl cuplau, pentru că

dăduse multe bătăi de cap. Dar eu cred și în ziua de azi că și greutatea pe roata de bot a fost cam mare, dar nu la modul să afecteze zborul. Astăzi toate mașinile au ABS și nu este decuplabil. A mai evoluat tehnologia. La AN-24 se folosea des barosul și ranga când era vorba de câte o mică reparație. Al doilea incident putea fi o catastrofă, dar steaua mea norocoasă a hotărât altfel și de data aceea. Restul colegilor au spus că trebuie să ne sărbătorim acea dată ca a doua zi de naștere. Eram în zbor de antrenament de comandant pe scaunul din stânga. Pe dreapta era instructor bunul meu prieten și fost coleg de liceu Sandu, o Promoție cu un an mai mare. Dumnezeu să-l odihnească și pe el. Între noi se afla un mecanic în pregătire și în spatele lui era mecanicul instructor. În cabina de pasageri erau alți colegi care-și așteptau rândul la zbor. Făceam ture de pistă și simulam incendii, cedări de motor și ratări de aterizări din diverse motive. Pe latura mare a turului de pistă, la 600m înalțime, anunț că avem incediu la motorul stâng și îl oprim. Elevul mecanic urma să facă manevrele corespunzătoare. Și așa a făcut. Dar la motorul drept. Ne-am trezit ditr-o dată într-o liniște deplină, cu ambele motoare oprite la 600m, cu un avion turbo-propulsor la care scoaterea elicei din pas drapel era o întreagă tevatură. Teoretic era imposibil. În aceeași secundă, mecanicul instructor l-a tras jos din scaun pe elev, literalmente peste cap și, stând în picioare, a început să facă, mai repede decât am crezut posibil, manevrele de repornire la motorul drept, la care abia fusese tăiat gazul, și care încă se rotea încet. Sandu mi-a spus, mai calm decât l-am văzut vreodată, ca eu eram singurul care zburasem planoare și să caut un loc de aterizat avionul pe burtă... Eram ca într-un film frumos, de groază! Ca să putem menține viteza de plutire trebuia să pierdem altitudine și scoaterea elicei înapoi la unghi de tracțiune consuma și mai mult din înălțimea ce-o mai aveam. Plus că efectul de frânare ne trăgea rău de tot în partea aceia. Eu susțin și azi că am ajuns la punctul în care ne uitam în sus la coroanele pomilor. Cert este că dintr-o dată am auzit zumzetul motorului și am început să avem tracțiune. Am urcat ușurel înapoi la înălțimea turului de pistă și am cerut aprobare să mergem mult mai departe pentru virajul trei. Controlul de trafic știa că facem școală și nu i s-a părut nimic suspect în toată această aventură... Am repornit și motorul stâng și Sandu m-a întrebat dacă vreau să continui programul de pregătire. Am spus că da, fiindcă doream să termin acea parte a pregătirii. Mai aveam de făcut o aterizare cu flaps 45 de grade cu ratare. În același tur de pistă facem toate manevrele și, când să ratam, n-a intrat flapsul... Pista era lungă, am aterizat, am tras la platformă

și ne-am dus și ne-am îmbătat! N-am vrut să dăm declarații și să facem bâlci mare din tot incidentul, dar din ziua aceea nu s-au mai antrenat niciodată simultan două categorii de zburători în pregătire. Al treilea incident a fost prevenit de norocul de o zi senină, căci pe o zi de zbor în nori am fi putut fi arși de vii. Veneam cu IL-18 spre țară și, după Budapesta, la intrarea în țară, vine o colegă în cabină și ne spune că mai mulți pasageri de pe partea dreaptă au văzut curgând un lichid pe aripă. Am trimis mecanicul de bord să vadă ce se întâmplă. A venit înapoi foarte repede și ne-a spus că avem o scurgere de petrol care se îndreaptă spre evacuarea motoarelor. Am oprit ambele motoare de pe partea dreaptă și am continuat zborul. Ce bine e să ai patru motoare! De la înălțimea aceea, logic a fost să continuăm și să aterizăm la Otopeni și am ajuns cu bine și pasagerii nu s-au simțit nici o clipă în pericol. Întâmplarea jenantă a fost cu IL-18… Veneam de la Moskova cu avionul plin de pasageri și echipaje care se întorceau de la simulator și eu zburam din stânga în pregătire de comandant. La Otopeni, vreme de iarnă, dar nu dificilă. Instructorul decide să-mi tragă perdeaua și m-a adus cu perdeaua până la minimă. Când mi-a ridicat perdeaua tocmai eram într-un norișor și n-am văzut nimic. Pentru ceilalți, care mai văzuseră pista din când în când, li s-o fi părut totul normal, dar eu nu m-am simțit confortabil și am ratat cu avionul plin de colegi aviatori, într-o zi în care ei, probabil că, ar fi aterizat normal. N-am auzit niciodată nimic de la nici unul dintre ei, dar mi-e jenă și acum, dar mai puțin, s-a diluat. Îmi amintesc cum în anul în care am zburat cel mai mult mi-am schimbat puțin punctul de vedere despre activitatea de zbor. A fost un an în care am avut foarte puțin timp pentru mine și prieteni. Am fost obosit și mi-am dat seama că satisfacțiile profesionale trebuie împletite cu satisfacții personale. Altfel nu te bucuri de ele. Atunci am adoptat o zicală mai veche, în care credeau cei mai în vârstă: zbor puțin, viață lungă. Colegii râdeau de mine când dădeam șpagă la planificator ca să mă lase liber pe weekend pentru câte o aniversare sau întrunire cu prietenii. Nu regret nici un moment în care aș fi putut zbura și l-am petrecut cu prietenii. Am zburat destul și la o vârstă destul de fragedă. Din toți anii carierei mele de aviator, în care am fost și sportiv și profesionist, și copilot și comandant, am zburat și avioane mici și avioane mari, am fost și subaltern și șef, am fost și în culmea fericirii și în culmea nemulțumirii, am învățat un lucru important, care mi-a folosit mult în viață, indiferent unde sau ce am fost. Am învățat să lucrez cu oamenii, să-i respect indiferent de poziția lor, să încerc să învăț de la fiecare câte ceva și să las întotdeauna loc de bună ziua. Și am mai învățat

că tata a avut dreptate când mi-a spus că, dacă învăț regulile jocului și le respect, voi câștiga, și mâine va fi mai bine decât astăzi. Datorită experienței de viață acumulată în toți anii de zbor, azi mi-e bine într-o viață nouă, într-o țară nouă și într-o carieră nouă și total deosebită de prima. Nimic nu-mi pare greu. În Decembrie 1990 Sindicatul Personalului Navigant am hotărât intrarea în grevă pe termen nelimitat doarece nici una din revendicările exprimate încă din Februrie nu au fost acordate. Acestea se refereau la probleme reale pe care le-am descris și în toată povestea mea. Se refereau la îmbunătățirea condițiilor de muncă, trecerea în rezervă a militarilor din Departamentul Aviației Civile, rezolvarea problemelor sociale, locuințe, modalitatea de școlarizare care era o batjocură pe care am trăit-o, recunoașterea personalului navigant ca o categorie distinctă în economia națională și altele. Atașez o copie a declarației de grevă pentru cine nu-și aduce aminte sau n-a auzit de ea. A avut consecințe mari pentru cei care au continuat să zboare și am beneficiat cu toții de ele. Cei care am mai avut concedii de luat am fost sfătuiți să le luăm. Așa am făcut și mi-am luat și concediul pe anul următor în Ianuarie. Apucasem să obțin bilete free pentru mine și soție și plecam pentru prima oară în Statele Unite ale Americii, în concediu de Crăciun și sărbătorile de iarnă. Personalul navigant a intrat în grevă și nu mai aveam cum să ajung la New York. Conducerea a încercat să saboteze greva angajând alte companii să zboare charter pe cursele TAROM-ului. Steaua mea norocoasă m-a mai ajutat încă odată în viață și nu pentru ultima oară. Am reușit să plec din țară în momentul în care mă hotărâsem. Duminică 16 Decembrie 1990 ne-am îmbarcat pe cursa RO-305 executată de o companie turcească și am plecat spre New York, invitat de prieteni vechi din Brașov. Era una din ultimele curse ce aveau să decoleze de pe Otopeni până la sfârșitul grevei care a durat până în Februarie, din câte am aflat. Cine știe cum ar fi fost viața mea dacă nu prindeam acel ultim zbor. Prietenul meu din copilărie, care a fost student la aeronave și m-a dus cu mașina la Boboc în anul doi, sosise în America din 1982. Avea aici o soră și cumnat veniți din anii 1970 și erau foarte bine aranjați. La ei am fost invitați să stăm. New Yorkul, în perioada sărbătorilor de iarnă, mă fascinează și astăzi după aproape 20 de ani. Atunci când l-am văzut prima dată m-a lăsat cu gura căscată, și mai umblasem prin lume... Am sărbătorit Crăciunul, am vizitat orașul și, de Anul Nou, am fost invitați la o prietenă pe care o cunoscusem în țară cam în perioada când mă însuram. Atunci ea pleca din țară prin căsătorie și aveam pentru ea câteva lucruri trimise de acasă de către părinți. Această prietenă

avea să-mi devină soție în noua mea viață de emigrant. Dar mai este puțin până acolo. Prietenul m-a supus unui test foarte simplu de adaptare la mediul nou în care mă aflam. M-a dus la barul în care-și petrecea timpul cu prietenii și colegii de serviciu și m-a lăsat cu barmanul. A spus că, dacă mă înțeleg cu barmanul, sunt ok. După nici jumăte de oră ne-a găsit spunându-ne bancuri și râzând și deja primisem prima bautură gratis (on the house). El lucra la aeroport la Teterboro și își făcuse prieten și un pilot. Ne-a pus în legătură și am aflat de la el, teoretic, tot ce ar fi trebuit să fac ca să pot să încep să zbor în America. Imediat ce am intrat în noul an m-am dus la biroul regional FAA, care se afla la Teterboro, cu Brevetul de Pilot de Linie românesc (ATP) și am discutat cu inspectorul de acolo. A fost impresionat de cailificările și experiența mea și mi-a explicat ce am de făcut dacă vreau să-mi continui cariera de pilot și aici. În primul rând, am depus o cerere de eliberare a unui brevet american de pilot, în baza celui românesc, ca să pot imediat să zbor. Am primit acest act, prin poștă, peste câteva zile. Așa funcționează birocrația pe aici... Am primit Brevetul de Pilot Comercial nr 2444090 cu următoarele ratinguri și limitări. Acest brevet este valabil numai însoțit de cel românesc în baza căruia a fost emis. Pot să zbor avioane mono și multi-motor, în afară de hidro-avioane. Nu pot să fiu plătit pentru transportul de persoane sau marfă și nici pentru operațiuni agro. Adică nu mă pot angaja cu acest brevet, dar pot să zbor pentru antrenament. Trebuia să mă duc cu acest act la o școală de pilotaj să iau câteva ore de zbor și să dau examenul practic și teoretic pentru obținerea ATP-ului american. Cu ATP-ul american mă puteam angaja ca pilot oriunde. Dar îmi trebuia un statut în această țară. Nimeni nu angajeaza turiști. Măcar un permis de muncă temporar, deși cu acela nu aș fi găsit mai nimic de zburat. Trebuia cel puțin faimosul Green Card, adică rezidența permanentă, iar pentru companiile mari aeriene trebuia să am cetățenia. Asta mi-a tăiat mult din elan, dar nu m-a descurajat. Amicul pilot mi-a explicat că el a început-o mai de jos, dar era american și a fost mai simplu pentru el. De fapt era ”part time pilot” și mai avea altă meserie până cumula destule ore pentru ca să fie angajat ”full time” de către o companie mică regională sau de marfă și am aflat că ăștia plăteau tare puțin la început. A fost deosebit de amabil și mi-a dat manualele lui de școală să mă pregătesc pentru partea teoretică a examenului. Inspectorul îmi explicase că se recunoaște experiența de zbor anterioară, dar numai după ce acumulez ceva experiență americană. Era foarte complicat și urma să dureze mult timp. Eu m-am hotărât să rămân în SUA și să-mi încerc

norocul, iar soția a hotărit să se întoarcă în țară, la meseria bună pe care o avea și care urma să se privatizeze și să fie aproape de părinți, de care nu se putea rupe ușor. Mie părinții mi-au dat întotdeauna libertate deplină și m-au îndemnat să mă duc unde mi-e bine și să nu iau decizii legate sau influențate de ei. Mi-a fost mai ușor să iau hotărârea de a rămâne într-o țară străină. Așa ne-a despărțit viața, fără să fi vrut asta. Am ales drumuri diferite în viață și suntem amândoi bine acolo unde și cu cine suntem. După întoarcerea în țară, fosta mea soție mi-a făcut lichidarea la TAROM printr-un prieten și fost coleg și mi-a trimis prin cursele de New York toate actele, cartea de muncă încheiată la zi, carnetul de zbor încheiat la zi, chiar și banii pe mașina vândută, care mi-au prins tare bine atunci. Rămăsesem în America cu 300 de Dolari datorie după plecarea ei și cu câteva lucruri personale care încăpuseră într-o valiză. Am luat viața de la început la 38 de ani. După mai multe aventuri alături de prietenul meu din copilărie și după o tentativă nereușită de a mă apropia de aviație, alături de un alt bun prieten și fost coleg taromist, m-am mutat la prietena la care am făcut revelionul și care era proaspăt divorțată de soțul care se hotărâse să se întoarcă definitiv în țară. Ne-am căsătorit și mi-am făcut actele și suntem și azi împreună. Dar toate astea au durat câțiva ani. Ani în care am încercat de toate, ca orice emigrant care trebuie să supraviețuiască. Cel mai important este că am găsit și aici prieteni buni și asta mi-a făcut viața mai ușoară și plăcută. Și eu și actuala soție venim din familii mici, fiind singuri la parinți și am mai și rămas amândoi orfani. Ne-am pierdut pe rând părinții și nu mai avem practic pe nimeni apropiat ca familie. Pentru mine prietenii mi-au fost întotdeauna familia, și prietenii ți-i alegi, pe când familia ți-e dată. Am avut noroc de prieteni buni în viață și asta m-a ajutat pe două continente. În primii ani de emigrant și cât a mai zburat TAROM-ul la New York, am stat în contact permanent cu foștii colegi și prieteni. Ne vedeam la hotelul Edison sau veneau acasă la mine în Manhattan. De cum am aflat care-i filiera de intrat la zbor am povestit la toți cei interesați. Am început să primesc telefoane de la mulți foști colegi care doreau câte un ATP american ca să se poată angaja pe la companii prin lumea mare. La un moment dat eram așa de mulți pe aici și de toate meseriile că puteam deschide o companie... Ne întâlneam prin magazinele românești. Nu de puține ori am auzit: ce faci căpitane pe aici? Am călătorit întotdeauna cu TAROM-ul când am plecat în concediu și am avut plăcerea să zbor în cabina echipajului pe toate avioanele noi din dotare, venite după plecarea mea. Am întâlnit echipaje și prin aeroporturi, prin locurile de martingală de

pe vremuri. Din păcate, în ultima vreme aud tot mai rar nume şi văd tot mai rar fete cunoscute când zbor. Suntem generaţia nouă de pensionari. Am ajuns la vârsta când ne depănăm amintirile. În 1994 am obţinut rezidenţa permanentă şi aflasem deja tot ce era de aflat despre aviaţie. În utimii ani dăduseră faliment companii mari: Eastern şi Pan Am, altele dădeau piloţii afară, Continental şi United, şi erau mii de piloţi americani cu experienţă bogată pe avioanele din dotare care-şi căutau de lucru. Iar la nivel de începător zborul era neplăcut, pe drumuri tot timpul şi plata atât de mică încât trebuia să mai ai o meserie ca să poţi trăi. Doar 1% din piloţii americani au "seniority" şi duc viaţa pe care am dus-o eu până la plecare şi doar despre aceştia vorbeşte lumea. Din păcate nimeni nu vorbeşte despre cei care încep cariera. A trebuit să se prăbuşească avioane şi să moară lume nevinovată ca să se afle, în sfârşit, că piloţii de la avioanele mici de commuter zboară mult şi pe bani puţini şi că sunt obosiţi şi neantrenaţi. Când am aflat şi digerat toate aceste informaţii aveam 42 de ani şi am renunţat definitiv la cariera în aviaţie. Trebuia să încep o carieră nouă. Cu ajutorul prietenilor am fost pus pe o direcţie nouă. Aveam de ales între medicină şi computere. Cele două domenii în plin avânt şi unde erau job-uri bune. De computer nici nu putea fi vorba. Generaţia mea a fost ţinută departe de ele, chiar şi maşinile de copiat şi de scris ne erau interzise. Iar pe aici şi copiii de grădiniţă erau computerişti. Am ales medicina cu multele meserii bune pe lângă cele de doctori şi surori. Cu educaţia şi experienţa mea, cea mai bună opţiune a fost un curs intensiv de un an de Tehnologie de Medicină Nucleară. Dar trebuia să am un Bachelor's Degree ca să fiu admis la acest curs post universitar. Diploma mea militară de ofiţer de aviaţie nici nu pomeneşte de aşa ceva. Noroc că americanii au văzut mulţi emigranţi din ţările comuniste şi ştiau despre ce era vorba. A trebuit să dau un test de cunoştinţe generale care să dovedească că aveam educaţia la nivelul cerut. Aici m-a salvat ceea ce am învăţat în liceu. Am trecut testul, mi s-au echivalat studiile şi am început cursul. Nu a fost uşor. Dimineaţa practica în spital, seara cursuri teoretice, examene peste examene, limba nouă, terminologie nouă şi costul de peste 10.000 de Dolari, de care a trebuit să mă împrumut la banca. Spre mândria mea am terminat primul din clasă cu diplomă de merit şi am fost angajat, dinainte să absolv, la spitalul la care am făcut practica. Primul meu salariu a fost mai mare decât al unui pilot, cu o investiţie de patru ori mai mică. Ştiu asta pentru că dintre cei mulţi veniţi aici din TAROM doar unul s-a ţinut o vreme de zbor, bunul meu prieten şi coleg alături de care am trecut prin multe împreună. Dar asta-i

povestea lui și sper s-o scrie el, căci are multe de povestit, a fost și este un adevărat pionier (american). Mi-am schimbat locul de muncă de trei ori în noua mea carieră și în felul acesta mi-a crescut salariul dublu față de cât ar fi crescut dacă stăteam în același loc... Am lucrat în spitale mari și afiliate cu universități faimoase. Acum, când mă pregătesc de pensie și aici, sunt angajat la NewYork-Presbyterian care este spitalul numărul 1 în New York și numărul 6 în America, este afiliat cu Cornell și Columbia Universities și sper să fie ultimul loc de muncă din viață. Am fost avansat pe poziția de supervisor cu un salariu mai mare decât am visat vreodată. Lucrez în halat alb într-un laborator cu aer condiționat, am mai multe computere la îndemână, am de la început vacanță 4 săptămâni pe an, sărbătorile naționale și weeked-urile libere, 12 zile de boală pe an, plan de pensie, lucrez de Luni până Vineri de la 9 la 5 și dorm în patul meu în fiecare noapte. Spun toate acestea pentru că aici beneficiile sunt la fel de importante ca salariile și le am pe toate. Soția este profesoară și are salariu și beneficii la fel de bune. Ne-am lăsat furați de viață și n-am apucat să avem copii, încă. Dar am călătorit mult și mi-am satisfăcut din plin această pasiune mai veche. Locuim într-un apartament frumos în NewYork, în Manhattan, într-o zonă selectă numită Sutton Place și mi se pare o evoluție firească după kilometrul zero din București și centrul Brașovului. Am prieteni mulți și buni și ne petrecem timpul liber împreună la ski, înot, spectacole, grătare, sprițuri și în călătorii. Orașul acesta oferă tot ce-și poate omul dori și visa în materie de distracții și activități. În fiecare an vizităm, cu soția, câte o țară și am un maldăr de casete video și poze din care acum fac filme pe DVD să mă uit la ele când n-o să mai pot călători. Mi-am făcut o colecție mare cu toată muzica din tinerețea zbuciumată și o ascultăm și dansăm pe ea la toate petrecerile. Cam astea sunt hobby-urile și preocupările mele actuale. Și se pare că m-a prins și muza scrisului acum. Am fost binecuvântat în prima parte a vieții cu un hobby din care am făcut profesie, iar acum am o profesie care-mi permite satisfacerea hobby-urilor, așa am fost mereu fericit. Când compar viața pe care o am acum cu cea pe care poate aș fi avut-o dacă aș fi făcut și aici meseria de pilot, nu regret nici o clipă alegerea făcută. Când compar viața de aici cu viața pe care, poate, aș fi avut-o dacă nu plecam din țară, nu am nici un regret, încă. Regret doar că nu pot, deocamdată, să fiu și eu prezent la întâlnirile cu foștii colegi, când se schimbă ora, și la întâlnirile mari cu toată Promoția, dar vine în curând și vremea aceea.

Asta-i povestea trecerii mele prin aviaţie şi prin viaţă, pâna în prezent, în anul 2009.Pe curind, Yoji.”

SURCEL I. VASILE



“M-am născut în Bucureşti, la 04 septembrie 1951. Primele studii le-am făcut tot aici. La fel şi liceul, pe care l-am absolvit în anul 1970. În toamnă am plecat la armată, unde am bătut pas de defilare timp de un an şi patru luni. În anul 1972 am fost admis în Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă, pe scurt: S.S.A.C. Dar, spre deosebire de majoritatea colegilor, nu am venit mânat de vreo dragoste fără margini pentru aviaţie. Povestea cu “tânărul care a visat să umble prin cer, frate bun cu norii, etc, etc... nu a prea funcţionat în cazul meu”. Am venit acolo doar pentru că Şcoala asta mi s-a părut o aventură extraordinară, pe care nu trebuia să o ratez. Şi, până la urmă, n-am ratat-o. Şi chiar că a meritat. Primul meu instructor de zbor a fost Ioan Nemeth, care mi-a pus în mână manşa Zlin-ului 526-F. În anul trei am trecut la armată... Dar, până la sfârşit, m-am considerat tot coleg cu voi. Am zburat... a fost frumos. Acolo, la S.S.A.C. am avut parte de câţiva profesori excepţionali. Oameni cu totul deosebiţi pe care nu i-am uitat niciodată. Cum să-l uiţi pe colonelul Ene Anghel, dascălul perfect care, spre deosebire de ceilalţi, nu a ridicat niciodată glasul la elevii pe care-i considera nişte discipoli şi nu doar nişte nărozi, buni doar să fie prinşi cu mâţa în sac? Vi-l amintiţi şi voi? Desigur! În acele vremuri era considerat asul necontestat al navigaţiei aeriene. Ori colonelul Doljanu care, după ce umplea tabla de formule matematice îmbârligate, concluziona, probabil ca doar pentru el însuşi: “Iacătă deci entalpia...”. Sau nea’ Fănică Bordeianu, cel de la care am învăţat câte ceva despre subtila ştiinţă a meteorologiei. Dar căpitanul Dorunga, cu lecţiile lui sistematizate pe paragrafe notate cu litere arabe, romane şi litere aşezate într-o ordine pe care doar el o mai ţinea minte? Şi câti alţii? Sasu, de aeronautică, Juncu, cu filosofia lui cu tot, ori locotenentul major Perţea,

care se chinuia să ne învețe câte ceva despre psihologia aeronautică. Pentru mine sunt încă niște personaje vii, de parcă m-aș fi întâlnit cu ei chiar ieri. În plus, acolo, printre voi, elevi-piloți ai vremelnicei S.S.A.C, am căpătat convingerea că fac parte dintr-o castă privilegiată. Convingere care, de atunci încoace, nu m-a mai părăsit niciodată. Tot acolo am căpătat ideea de camaraderie, un soi special de legătură interumană pe care, și în ziua de azi, o consider cu mult peste nivelul unei simple prietenii conjuncturale. Poate că acum, la ultima întâlnire cu voi (din 28 martie 2009) nu v-am mai recunoscut pe mulți dintre voi... Normal, nu ne-am văzut de 35 de ani. O viață de om! Dar gesturile, limbajul, verbal și non-verbal, pe care le-ați pus în mișcare fiecare dintre voi, m-au trimis imediat înapoi, în vremuri pe care le credeam estompate de trecerea vremii. Și atunci v-am recunoscut aproape pe toți, fiecare cu porecla lui, cu întâmplări pe care acum, poate chiar și voi le-ați uitat. Si cu poantele specifice, expresia unui umor aparte: uneori cazon, alteori subtil, dar întotdeauna spectaculos. Am absolvit Școala în anul 1975, cu gradul de locotenent și am fost repartizat la unitatea de aviație militară de la Alexeni. De ce m-am dus la armată? Nu știu. Poate pentru că m-am lăsat "fermecat" de poveștile colonelului Ene... Ce-i drept, chiar și pe atunci știam că el ne vorbește despre o altă armată, cea din perioada interbelică. Din păcate, cea din zilele noastre nu mai era decât o palidă imagine a celeilalte. Am înțeles-o pe propria mea piele, în momentul în care am fost obligat să mă subordonez unor colonei care aveau la activ doar patru-cinci clase, maximum șase. N-a mers, nu am fost din lumea lor, iar ei nu aveau cum să fie lumea mea. Imbecili care se umflau în pene când mă acuzau plini de ifose: "Băi locotenente, bă... nu e bine, bă. Nu e bine pentru că tu citești... Citești cărți, bă, și asta nu face bine la armată, bă!" După tot soiul de întâmplări, mai mult sau mai puțin dramatice, am plecat în rezervă, în august 1979. Totuși, armata nu a fost un timp pierdut chiar degeaba: m-a învățat să lucrez cu oamenii. Iar asta mi-a fost totdeauna de folos. Între '79 și '89 am fost subinginer. Am făcut de toate! Timp de doi ani am fost șef de șantier, undeva în Urziceni. Iar oamenii mei chiar au muncit. Apoi, am venit în București. Iar după 1981 am dobândit cea mai bună dintre meseriile acelor vremuri: am devenit

specialist în ”frecat menta”. Și am îndeplinit cea mai mișto funcție posibilă pe atunci: am fost asistent la construirea socialismului. Adică, am plimbat hârtii de colo până colo. Sau altfel spus, n-am prea dat în brânci muncind. În schimb, le-am luat banii. Și nu au fost chiar puțini. Apoi, a venit Răzmerița din Decembrie 1989. Deși am avut o pregătire militară destul de solidă, spre rușinea mea, am pus botu' și, până în noaptea de 24 decembrie 1989, chiar am crezut că Revoluția este de adevăratelea. Am bănănăit prin oraș, prin locurile unde s-a tras ca la război, dar am scăpat neatins. Probabil că există și un Dumnezeu al nărozilor naivi. Un Dumnezeu frate bun cu cel care m-a ferit și de bâtele minerilor, în iunie 1990. Anul următor, în aprilie 1991, am intrat în presă. Mai întâi am fost tehnoredactor la o revistă editată de Academia Română. Iar în iunie 1992 m-am transferat la ”Evenimentul zilei”. Mai întâi ca secretar de redacție, iar după iunie 1997, ca redactor. Din 2004 m-am transferat la ”Jurnalul Național”, unde sunt și acum (în anul 2009). Din 1997 până prin 2007 am fost ziarist de investigații. M-am ocupat cu de toate: dezvăluiri privitoare la afaceri derulate pe muchia legii, și uneori mult dincolo de ea. Am scris despre Revoluție, dar și despre serviciile secrete ori despre problemele justiției. Atât cât m-a dus mintea și condeiul, am încercat să fac muncă de "vidanjor" al societații asteia putrede până în măduva ei cea mai adâncă. De un an încoace m-am cam retras și am făcut mai ales presă cultural-științifică. Dar de asta sunt cel mai mândru, și acum consider că articolele scrise de atunci încoace sunt cele care mă reprezintă cu adevărat. ...Inițial, am avut de gând să scriu despre povești din Școala Superioară de Aeronautică Civilă, despre întâmplări mărunte pe care probabil că voi le-ați și uitat. Dar nu am s-o fac. De atunci, au trecut 35 de ani, iar toate acele întâmplări au devenit istorie. Istoria fiecăruia dintre noi. O istorie atât de îndepărtată încât acum pare mai curând un soi de mitologie subiectivă în cuprinsul căreia fiecare dintre noi ne regăsim exact în locul care credem că ni se cuvine. Și ni se cuvine pe bună dreptate! Eram tineri, eram frumoși și aveam în față un destin pe care urma să-l împlinim. De atunci și până acum, o parte dintre noi au plecat să zboare în escadrilele lui Dumnezeu. Voi ați zburat peste tot, aici și prin lume. Vă admir, dar nu vă invidiez.

Drumul meu a fost diferit de al vostru. Nu a fost nici mai bun, dar nici mai rău. Am fost, pur și simplu, altul. Acum, după atâta amar de vreme, vreau să vă spun că mă simt încă onorat că v-am avut colegi. Iar în rarele clipe de slăbiciune reală, când mă simt vulnerabil în fața vieții, mă intorc cu mintea, cu multă plăcere, la vremurile de demult când, alături de voi, am fost unul dintre elevii de suflet ai S.S.A.C.-ului.”

TĂNASE I. ANDREI



”M-am născut la data de 2 octombrie 1953 în municipiul București.



Studii relevante:

- Școala de ofițeri de aviație ”Aurel Vlaicu”
- Academia de studii economice - București

Alte cursuri:

- Accidents Investigation Course - UK-Cranfield College of Aeronautics
- CRM Course - SAS Flight Academy
- Safety Oversight Course - ICAO
- SMS Course - ICAO

- Systemic Occurrence Analysis Course

Poziții de management de-a lungul carierei:

- Head Flight Safety, Security & Environment - la Compania TAROM
- Chief Navigator - Compania TAROM
- Quality Manager - Operations - Compania BLUE AIR
- Safety Manager - Compania BLUE AIR



Tipuri de aeronave zburate:

- Boeing-737-300/800
- BAC 1-11
- Boeing-707
- AN-24
- Altele



...Ceremonie de căsătorie la bordul aeronavei

Total ore de zbor:

- 16.000 ore, din care 7.500 în funcția de comandant

UDRESCU P. GHEORGHE CONSTANTIN



”M-am născut la data de *12.01.1953 în localitatea Satu-Mare, judeţul Satu-Mare*

Studii**: :**

Şcoala generală, clasele I-VII, în localitatea Cefa, judeţul Bihor (1959-1966);clasa a VIII-a, în Oradea la şcoala

generală nr.4 (1966-1967)
Liceul l-am urmat în Oradea – Liceul nr.2 (1967-1971)
Între anii 1971-1972 am fost angajat la S.M.A Cefa , județul Bihor, pe post de contabil principal.
În anul 1972 am intrat la Şcoala Superioară de Aeronautică Civilă (S.S.A.C), în primul an fiind în grupa instructorului ROHATIN , pe avionul ZLIN 526F, având ca şi colegi de grupă pe UNGUR VICTOR, SZOCSKA IOAN, FURCOI OVIDIU, STOIAN FLORIAN, IACOB COSTEL, NICOLAE SAVA.
Anul II – tot ZLIN 526 F, având ca şi colegi de grupă pe MARIN ȘTEFAN, NICOLAE SAVA, IACOB COSTEL, SZOCSKA IOAN.
Anul III - am zburat pe AN – 2, având ca instructor pe maiorul TEODODESCU GHEORGHE, iar colegi în grupă pe: CHIBICI MIHAI, DRAGOMIR DORIN, GEORGESCU MARIN, MARIN ȘTEFAN, NICOLAE SAVA, POPA GHEORGHE.

După absolvire am fost repartizat la aviaţia sportivă. Din toamna anului 1975 până în primăvara anului 1976 împreună cu colegii repartizaţi în aviaţia sportivă, la aerodromul Ghimbav – Braşov, am copletat orele de zbor la avioanele de tip IAR 818 şi ZLIN 726. În vara anului 1976 am fost instalat ca pilot remorcher la aeroclubul Traian Vuia din ARAD. Am făcut trecerea pe avionul PZL -104 WILGA, pe care am devenit şi instructor de zbor. În cadrul aeroclubului din Arad am zburat şi pe planoare – din 1977 şi motoplanoare, devenind instructor şi pilot de recepţie pe motoplanoare.În perioada 1976-1980 am fost locţiitor al comandantului Aeroclubului din Arad, iar din 1980 până în 1982 comandant al aceluiaşi aeroclub. Am realizat aproximativ 1.200 de ore de zbor pe avioanele PZL-104 şi ZLIN 726 şi peste 700 de ore de zbor pe planoare şi motoplanoare. În anii 1980 şi 1981 am făcut şi zboruri de performanţă pe planoare în distanţă de 100 şi 200 km în dublă şi simplă comandă.În vara anului 1982 am avut un accident de zbor, în programul de instrucţie cu motoplanorul, cu elev la bord, drept urmare, am fost oprit de la zbor. Considerând măsura abuzivă şi analiza accidentului incorectă sub presiunea partidului şi a serviciului de

securitate, am hotărât retragerea din activitatea aeronautică. Astfel că în primăvara anului 1983 m-am transferat la o unitate de transporturi forestiere din Arad, unde mi-am desfăşurat activitatea ca subinginer până în anul 1992, în cadrul serviciului tehnic.

În iunie 1992, la solicitarea Secretarului de Stat din cadrul Ministerului Transporturilor, am fost numit Director General al Aeroportului Internaţional Arad. Până în anul 2002 mi-am păstrat această calitate, încercând să modernizez aeroportul Arad, să dezvolt traficul extern pe acest aeroport şi deasemenea să particip activ la restructurările din aviaţia civilă, datorate perioadei de tranziţie în care ne aflam.


Consiliul Judeţean a înfiinţat
S. C. AEROPORTUL ARAD S. A.
PREŞEDINTE A FOST NUMIT
GHEORGHE UDRESCU
SORIN GHILEA
Foto: VIOREL MUSCA

Mi-am adus aportul la realizarea zonei libere CURTICI- ARAD, la realizarea terminalului CARGO- AEROPORT ARAD pe fonduri PHARE (pentru prima dată în România). Deasemenea am făcut parte din colectivul de iniţiativă pentru înfiinţarea ASOCIAȚIEI AEROPORTURILOR DIN ROMÂNIA, fiind ales vicepreşedinte al acesteia. În anul 2002 am părăsit Aeroportul, fiind schimbat pe criterii politice, eu nefiind înrolat politic. Din 2002 până în 2004 mi-am desfăşurat activitatea ca inspector şef în cadrul Companiei de Transport Public Arad. Din 2004 am fost numit Director al Serviciului Judeţean de Metrologie Legală, unde îmi desfăşor şi în prezent activitatea(2009).”





VARTOLOMEI V. MIRCEA GHEORGHE



”În primul an de Școală, mai exact în vara anului 1973, am zburat avionul Zlin-526F, pe aerodromul Boboc, cu instructorul de zbor Nicolescu Constantin și am adunat 19 ore 15 minute cu 122 aterizări. În anul doi de Școală, anul 1984 am zburat tot avionul Zlin-526F, pe aerodromul Focșani, cu instructorul Coșereanu Ion și am adunat 28 ore 08 minute cu 155 aterizări și tot atunci am ieșit la simplă comandă. În anul trei de Școală, în 1975, pe aerodromul Focșani, am zburat avionul AN-2 cu instructorul lt Petre Emil și am adunat 29 ore 11 minute, cu 98 aterizări.Total activitate de zbor în Școală: 75 ore 34 minute cu 375 aterizări. După terminarea Școlii de Aviație Militară ”Aurel Vlaicu”, am fost repartizat la Aeroclubul Central Român(ACR) și, în prima fază, am continuat, în perioada toamna 1975 - vara 1976, zborul la Aeroclubul Brașov ”Mircea Zorileanu”, împreună cu o parte a colegilor mei de Promoție, având calitatea oarecum ciudată de elev și absolvent, mai exact, la Aeroclubul Brașov, de fapt, eram într-o pregătire de acumulare de până la 150 ore de zbor pentru a putea obține brevetul de pilot profesionist civil. Atmosfera era asemănătoare cu cea din Școala Militară, în sensul că activitatea sportivă era, și este de fapt, o Școală de zbor cu specific civil.Tot aici am întâlnit primele contradicții în ceea ce privește statutul meu de absolvent de Școala Militară, singura Școală de aviație din România acelor vremuri, recunoscută oficial, și ceilalți piloți civili din aviația sportivă care erau cu brevet de pilot profesionist obținut fără a parcurge o Școală ca în cazul Promoției noastre... Cel mai izbitor contrast a fost diferența mare de ore de zbor acumulată, spre exemplu, eu am adunat 75 ore de zbor în trei ani de Școală Militară și piloții de la aviația sportivă realizau același număr de ore de zbor într-o luna. În anul 1976 am fost repartizat la Aeroclubul “Maramureș” din Baia Mare unde activitatea de bază era zborul fără motor – planorismul – apoi, puțin mai târziu, s-a înființat și activitatea de parașutism. Aeroclubul avea în dotare un avion

multifuncțional, care avea capabilitatea să tracteze planoare și să lanseze parasutiști, este vorba de avionul PZL-104 Wilga. În anul 1976 am obținut Brevetul de aptitudine și licență de pilot profesionist NR 671 / 20.08.1976. Am fost bine primit în acest colectiv, care era mai în vârstă comparativ cu mine, și nu erau cu pregătire militară de aviație, nici ca piloți, dar nici ca mecanici. Am ținut foarte mult la statutul meu de pilot absolvent al Școlii Militare și, fiind singurul cu o asemenea diplomă la vremea respectivă, m-am simțit bine în piele mea, fără să pun pe nimeni într-o poziție de inferioritate pe această temă. M-am integrat bine la Aeroclubul Baia Mare, cât și în Aviația Sportivă, în general, am prins o perioadă bună pentru aviație în general și am zburat mult, lucru ce a dus la acumulare de experiență de zbor, atât de necesară pentru a putea stăpâni zborul. Am învățat repede să zbor și cu planorul, lucru ce a dus la diversificarea activității mele profesionale, lucru benefic și din punct de vedere pecuniar. Se câștiga mult mai bine ca pilot planorist sau parașutist decât ca pilot pe avion cu motor. Acest lucru a fost și rămâne un paradox pentru mine... Aeroclubul, la venirea mea, era nou înființat, pe vechea locație a fostului Aviasan, era o atmosferă foarte bună între colegi, ca la orice început de activitate, s-a zburat mult, și mă refer aici, mult pentru aviația sportivă comparativ cu alte aerocluburi din țară. Din punct de vedere social, și oarecum material, m-am realizat repede, am reușit s-o angajez pe soția mea Marina Doina în învățământ, ca profesoară de biologie, am obținut un apartament cu două camere în centrul orașului. Prin structura mea, am început să mă afirm tot mai mult ca pilot profesionist, am ținut mult la această calitate și mi-am subordonat comportamentul de zbor conceptului de profesionist, adică pentru mine nu era o prioritate să dovedesc curaj nesăbuit prin evoluții de genul: să trec în zbor pe sub un pod și așa mai departe, și tot prin structura mea am început să rezolv tot mai multe probleme legate de aeroclub. Afirm că am reușit să schimb aspectul acestuia în bine, iar al infrastructurii destul de repede. Așa se întâmplă în fiecare colectiv, unii au menirea de persone care rezolvă probleme de tot felul legate de colectivul de care aparțin... Aceste schimbări am reușit să le fac și în vremuri bune, dar și în vremuri mai puțin bune pentru aviația

sportivă, și pot spune că această preocupare, la modul perseverent și cu rezultate, a cântărit mult în supraviețuirea aeroclubului. Aș face o remarcă: când am fost elev în Școala militară și apoi pilot începător, niciodată nu mi-am pus întrebarea: cine și cum a reușit să rezolve o anumită problemă: clădire, hangar, teren de zbor, locuri în care eu îmi desfășuram activitatea, având un sentiment că aceste lucruri îmi stau la dispoziție de drept... În 23 mai 1977 s-a născut fetița mea Veronica Andreea și, împreună cu soția mea, ne-am simțit bine în Baia Mare, în condițiile materiale, sociale, politice de atunci. În 1979 devin instructor de zbor pe avionul PZL-104, fapt care pe acea vreme mi s-a părut deosebit de important. Acest tip de avion mi s-a potrivit cu structura mea și pot să afirm fără să fiu acuzat de lipsă de modestie că l-am stăpânit bine, și astfel am intrat în cercul de frunte al celor care zburau acest tip de avion, fac referire în primul rând la colegii mei de Promoție care au rămas pe tot parcursul activității profesionale la aviația sportivă. În cursul anului 1979 obțin Brevetul de aptitudine și licență de pilot planorist profesionist NR 76 / 10.01.1980. În decembrie 1979 sunt numit comandantul Aeroclubului ”Maramureș” din Baia Mare, îmi amintesc ce bine m-am simțit în această postură, fiind, poate, cel mai tânăr comandant de aeroclub din Promoția mea, și de atunci a apărut o schimbare, poate apreciată de unii ca fiind bună, de alții poate că nu tocmai... Funcția are avantaje și dezavantaje, m-aș opri la primele. Mi-am luat în serios acest rol, am impus profesionalism, seriozitate, am zburat tot mai mult - precizez că nu a fost cazul la mine cum se mai întâmplă câte odată cu avansarea în funcție, adică cel avansat le știe dintr-odată pe toate, face treceri pe mai multe tipuri de avioane, numai de dragul de a avea un palmares ieftin de arătat neinițiatilor etc. Eu am făcut parte din acea categorie de piloți care zburau cât de mult posibil și aproape oricând. Consider că am fost suficient de autodidact și am reușit să fac rost de manuale românești și străine de aviație și am fost destul de bine documentat pentru vremurile când nu era internet... În 1980 fac trecerea pe avionul IAR-824 și în felul acesta am reușit să mai măresc dotarea Aeroclubului Baia Mare cu încă un avion nou. Cu regret pot să spun că acest tip de avion românesc a avut parte de o etichetare proastă de

către acei ”lucrători” din aviație care de multe ori formau o anumită opinie, care într-un fel devenea semioficială, începând cu ieșirea pe poarta fabricii de avioane de la Ghimbav. Nu am fost de acord cu această etichetare, eu am fost mulțumit de el, cu condiția să nu-i ceri mai mult decât pentru ce a fost gândit și fabricat. Aproximativ după 500 ore de zbor a fost tras pe dreapta. Au zburat foarte puțini piloți acest tip de avion. În 1981 devin instructor pe motoplanorul românesc din familia IAR, tot în același an sunt numit comandantul detașamentului de zbor fără motor din cadrul Aeroclubului Central Român. Tot în 1981 fac cunoștință cu zborul în curenți ondulatori – undă, o experiență nouă și deosebită, ocazie cu care am constatat cât de rezistent este avionul în rotori, dar și pilotul, adică subsemnatul! Tot în anul 1981 am început cursul pentru avionul BN-2. În funcția de comandant de detașament am stat puțin, nu mi-a fost dragă această funcție, nu a fost pe structura mea, la care aș adăuga și faptul că am prins o conjunctură care mă obliga să mă lupt cu persoane în loc să fac strategii specifice detașamentului potrivite cu vremuri mai noi, așa că am renunțat, ceva mă atrăgea înapoi la Baia Mare, nu știu ce, poate comoditatea pe care ți-o oferă locurile unde te-ai afirmat, te-ai realizat, poate altceva, greu de precizat. Activitatea de zbor era strâns legată de criza economică-politică din România. Până în 1987 s-a zburat mult, mai ales ales că pe timp de vară erau organizate tabere de pregătire a tineretului pentru apărarea patriei, dotarea aeroclubului a crescut de zece ori comparativ cu anul sosirii mele în aviația sportivă, spre exemplificare, aveam în dotare 3 avioane, 33 planoare, 1automosor, 1 turn de parașutare nou și modern cu ascensor în interior, 2 hangare, 2 autobuze, mașini, piloți noi cu Școala militară, mecanici cu Școala militară etc. Am prins momente când zburam cu două avioane, mai exact, eram singurul pilot și, ca să nu pierd vremea cu alimentarea avionului, pe când terminam benzina la avionul cu care zburam, un alt avion era alimentat și încălzit pentru a continua zborul. Statutul de singurul pilot a avut pentru mine, pentru mult timp, un mare avantaj. Pot să afirm că până la venirea crizei, în fiecare an, înainte de examenul de licență, erau convocări foarte bine organizate, de pregătire teoretică și, evident, ca localizare, în diverse

stațiuni. Aceste pregătiri erau serioase și erau cazuri când examenele de licență trebuiau date din nou datorită netrecerii examenelor. După criză și după revoluție examanele au alunecat în derizoriu, la fel și vizita medicală anuală. După 1987 s-a zburat rușinos de puțin, avantajul meu era că am apucat să acumulez mult zbor și, în aceste condiții, cu zboruri mai puține, am rămas "în mână". Interesant cum se schimbă concepțiile, după cum sunt vremurile. S-a zburat din ce în ce mai puțin, legislația se schimba în ceva cu multe dedesubturi, șmecherii, nu s-au mai făcut dotări cu aeronave, parașute, iar baremul anual de zbor, brusc, s-a redus la jumătate. După revoluție, după ani de grea cumpănă cu privire la soarta aviației sportive, din nou s-a cunoscut o înflorire, dar la alte dimensiuni, la alt mod decât în perioada de pâna la 1987, și fac o observație foarte grea, chiar dureroasă: până la Revoluție erau așa de mulți sportivi la zbor că abia apucau să facă un zbor pe zi, iar după revoluție numărul lor a scăzut foarte mult, chiar dacă zborul a rămas în continuare gratis. Acest aspect arată cu certitudine ce schimbări au apărut după Revoluție, zborul, visul tuturor generațiilor dinainte de Revoluție, acum nu mai era decât o oarecare curiozitate... În 1982 devin pilot de recepție și control pe avionul PZL-104. Activitatea de la aviația sportivă avea foarte mult în comun cu activitatea din Școala Militară, săli de cursuri, zborul în dublă comandă, zborul în simplă comandă, conducătorul de zbor, brevetarea, pregătirea preliminară, pregătirea nemijlocită etc. Mi-a plăcut munca de instructor, cu timpul mi-am dat seama că am împrumutat câte ceva din felul de comportament față de elevi de la instructorii noștri din Școala Militară. Cam aceleași expresii, exprimare, abordare, comportament. Pe undeva este și firesc având aceeași activitate. Că veni vorba de instructorii noștri din Școala Militară, îmi aduc aminte destul de rar de ei, probabil distanța în timp și spațiu este o explicație, activitatea zilnică te ține mai mult în prezent și mai puțin în trecut... Cert este că acum, că a trecut ceva vreme, de la foștii noștri instructori, afirm că îmi aduc aminte cu stimă de ei, au avut și ei condiții grele de lucru, multe restricții etc. Chiar revederea cu foștii colegi îmi face plăcere, chiar dacă la vremea respectivă poate nu aveam afinitatea exprimată , eu și ei ne-am mai schimbat, ar fi o mare greșeală să

vezi în foştii tăi colegi doar acele aspecte legate de viaţă, de şcoală, de naivităţi, imperfecţiuni. Îmi face plăcere să cred că, cu toţii, am evoluat şi, am convingerea, că cei mai mulţi au intrat în aviaţie pe mijloace proprii şi au avansat tot pe mijloace proprii, şi mai am curajul să afirm că, atunci când ne mai întâlnim, ne face chiar plăcere să ne vedem aşa cum eram noi în trecut, ca piloţi-elevi la S.S.A.C. - Şcoala Militară. Azi vremurile s-au schimbat în ceea ce priveşte admiterea în Şcoală, şi, respectiv, evoluţia ulterioară. Revenind în aviaţia sportivă, pot spune că am parcurs toate etapele plecând de jos în sus, calificările ca şi profesionist, şi aş enumera remorcaje de1,2,3 planoare simultan, lansări de paraşutişti din toate tipurile de avioane dotate în acest scop, aterizări în terenuri neomologate alese din aer pentru depanări de planoare şi nu numai, zborul în undă, zborul acrobatic, zborul instrumental învăţat bine pe cont propriu şi aplicat, tot bine, pe cont propriu. La început, în carnetul de zbor aveam scris o licenţă pentru un anumit tip de aeronavă, după care era scris: ”poate zbura toate tipurile de aeronave din dotare “ Faptul că am zburat pe mai multe tipuri de aeronave din dotare la modul curent şi frecvent îmi dă convingerea că este posibil să zbori sigur şi pe mai multe tipuri de aeronave şi, oarecum, să combatem acea teorie care susţinea că doar zburând un singur tip de aeronavă poţi zbura sigur. În 1990 sunt schimbat din funcţia de comandant aeroclub, aşa s-au arătat atunci vremurile, nu comentez, toţi avem în viaţă şi momente bune şi momente mai puţin bune. Nu schimbarea a fost problema, ci modul în care s-a făcut, adevărul este că această funcţie este câte odată ingrată. Apoi, la scurt timp sunt numit din nou comandant de aeroclub, şi nu la intervenţia foştilor colegi de Promoţie cum poate ar fi fost de aşteptat, după care am hotărât că, pentru vremurile de atunci, nu merita să deţin această funcţie şi am renunţat, ocupându-mă mai mult de meseria de pilot. În 1993 fac trecerea pe avionul AN-2, lucru bine venit, deoarece am avut sentimentul că sunt plafonat profesional şi era nevoie şi de ceva nou. În 1993 devin pilot recepţie şi control pentru planor - motoplanor. În 1994 sunt numit, mai exact am luat concursul, pentru funcţia de comandant de aeroclub tot la Baia Mare, în condiţii de vrenuri noi, şi când spun vremuri noi mă refer la altă noţiune de

disciplină, muncă, câștiguri bănești, altfel de legislație care guverna societatea, și pot să afirm că m-am adaptat bine la vremurile noi, dar nu suficient de bine la capitolul interes personal, determinat de structura mea . În decursul anilor am participat la activități de zbor și în străinătate: Polonia, Turcia, Ungaria, am participat la diverse meetinguri de aviație. În activitatea mea profesională de zbor nu am avut parte de accidente, am avut o pană de motor în rulaj la decolare, fără consecințe asupra mea sau a avionului, în rest pot să-i mulțumesc Bunului Dumnezeu că m-a ferit de necazuri. Ar fi lipsit de corectitudine să nu amintesc că, într-o activitate de pilot profesionist, să nu fi trecut prin multe întâmplări, cum ar fi, pe scurt: trecerea frontierei statului cu știință, fără știinta mea, un parașutist a rămas agățat de avion la momentul părăsirii avionului, consum excesiv de benzină și, apoi, am luat decizia să aterizez în teren ales din aer aproape de destinație, zbor în condiții meteo grele, din unele m-am întors, în altele am trecut, givraj sever, într-un zbor de transport deasupra norilor, remorcând planor, am rămas fără radio și fără ADF, zonă de așteptare aproape de limita carburantului să scap de ceața care m-a surprins, am făcut un zbor în condiții foarte rele de vizibilitate și o apropiere dirijată radar, când am văzut pista chiar în momentul în care eram hotărât să ratez, căci altimetrul nu mai arăta nimic, remorcajul de planor genera, în situații mai grele, probleme, dat fiind faptul că planoriștii nu zburau fără vizibilitate și altele. În decembrie 2000, după 25 ani de activitate de pilot fără oprire de la zbor și după ce am adunat peste 6000 ore de zbor, ceea ce pentru aviația sportivă este mult, am devenit pensionar. Am lăsat după mine un aeroclub bine dotat și cu acte în regulă cu privire la terenul de zbor, lucru deosebit de important în vremurile cu revendicări masive de tot felul, a rămas un parc de aeronave care poate asigura o activitate bună, pe măsura vremurilor, și aș mai aminti că n-am lăsat după mine datorii de nici- un fel. Mi-am dorit într-un mod realist să nu am morți și, cât am fost pe funcție, s-a reușit acest lucru. Mă bucur pentru această reușită, atunci vedeam acest lucru ca pe ceva legat de funcție, meserie, azi o văd la dimensiuni mult mai mari și mai importante. După pensionare am avut tot felul de activități ocazionale, m-am ocupat și de mine, în sensul că am continuat să fac sport,

amintesc: alergări, natație, ciclism și schi. Am reușit destul de des să mă duc în străinătate vara și iarna, unde am reușit să leg prietenii, și deplasarea o fac evident cu mașina, deoarece granița europeană este foarte aproape. Din 2005 lucrez în cadrul primăriei Baia Mare, am avansat în funcție și mi-a prins bine activitatea și colectivitatea, m-am integrat repede și am reușit să depășesc acea concepție conform căreia trebuie să ai doar un singur loc de muncă toată viața... Pot să afirm că în timpul de după pensionare am reușit să învăț limba germană, scris - vorbit la nivel de începător, am învățat calculatorul și am certificat, am parcurs pe noua mea ocupație de șef protecția muncii toate nivelurile de pregătire, azi am ajuns specialist și evaluator. Viața de familie este împlinită, soția mea, cu care am fost în relații deosebit de bune tot timpul, și ca soție de pilot, a avut și ea, într-un fel, o parte, zic eu, importantă pentru meseria mea, a fost un "copilot" de nădejde, și la bine și la greu, încă mai lucrează ca profesoară de biologie, iar fiica mea, care s-a întors în Baia Mare, este medic specialist oftalmolog la spitalul de urgențe Baia Mare și are și un cabinet pivat de oftalmologie. Reușim des să ieșim împreună la cumpărături, la un local sau în străinătate. Avem un apartament frumos în centrul orașului, pe bulevardul Unirii nr 9. Am activitate politică în cadrul organizației municipale PNL, nu am ajuns un ales, dar este bine și așa, colegi noi de profesii diferite cu care sunt în relații bune. Baia Mare/11.03.2009"

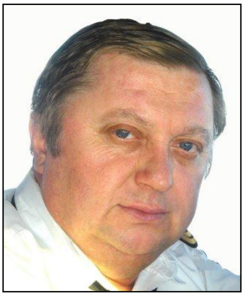









VASILE GHE. ADRIAN



28 August 1951, Brăila
Şc. Gen nr 20 Brăila, 1958-1966.
Liceul nr 5 " PANAIT CERNA " Brăila, 1966-1972.
ŞCOALA SUPERIOARA DE AERONAUTICĂ CIVILĂ, 1972-1975.
- anul l: Zlin-526F, instr. Rusu Dorin
- anul ll: Zlin-526F, instr. Răduţă D.
- anul lll: AN-2, instr. Cânţa Alexandru
*Avioane **:** elev ZLIN 526F, elev IL-14, cdt AN-2, instr AN-24, cdt B-707, cdt B-737.*

Ore de zbor total: 15.250, astfel:
Zlin-526F = 52 ore,
IL-14 = 51 ore,
AN-2 = 413 ore,
AN-24 = 5.392 ore,
B-707 = 3962 ore,
B-737 = 5380 ore.
Fără evenimente deosebite.
Deschis linii: pentru Tarom, 1990 : Timisoara - Chicago (B-707),
pentru Blueair, 2005: Baneasa - Beauvais (B-737).
Contracte în Africa şi Orientul Apropiat.







VARLAN DORU



"M-am născut la 27 iulie 1950 în localitatea PLEŞCOI, comuna BERCA, judeţul Buzău. Am urmat Şcoala primară (clasele I - V) la PLEŞCOI, respectiv (clasele V - VIII) la BUZĂU (Scoala generala nr.8), iar Liceul teoretic la (azi) Colegiul „B.P.Haşdeu" - Buzău. După absolvirea liceului am dat examen la Politehnică (facultatea de Automatică) unde ... nu am intrat. În consecinţă, drept „răsplată", părinţii mei m-au trimis într-un scurt concediu la mare! Următoarele câteva luni, până am fost luat la „oaste" (U.M. o1656 - transmisiuni, Bucureşti), am lucrat muncitor necalificat pe un şantier de blocuri. Ulterior am aflat despre S.S.A.C., unde am dat examen şi am fost admis. Am absolvit Şcoala

de ofițeri de aviație „A.Vlaicu” în anul 1975. Am fost repartizat la Aerobaza Utilitară Galați – Tulucești, împreună cu alți patru colegi de Promoție; aici am zburat avionul AN – 2 timp de aproape un an, până când, în urma unui examen, am fost promovat la TAROM. Am făcut, succesiv, trecerea pe avionul bimotor IL - 14 (pentru instruire în zbor IFR), apoi pe AN - 24, timp de aproape un an (1977) la CIPA. Am zburat avionul AN - 24 aproape doi ani, după care, după alt examen, am fost trecut pe avionul Boeing - 707. În timp ce zburam avionul Boeing - 707, am fost oprit de la zbor (de către „organele statului” care, probabil, credeau că intenționez să „fug” din țară, ceea ce nu mi-a trecut niciodata prin cap...(dar, ulterior, văzând mizeria în care se tot afundă Țara mea, mi-a părut rău că nu am făcut-o!). M-am „luptat” preț de vreun an de zile, pe toate căile, să revin la zbor, dar fără succes. În consecință, mi-am luat de la Ministerul Muncii documentul de echivalare profesională (inginer aero/auto/nave/meteo...), și am lucrat, pe rând la: ITA-CIUTMR (București), în cadrul Biroului de Proiectare), la OGA (Buzău), unde am fost Șeful Bazei de producție industrială și reparații, la IJPPS (Buzău), unde am fost Șeful Bazei de transporturi. Pe când lucram la IJPPS Buzău, m-am întâlnit în mod surprizător (?!?) cu fostul meu instructor de zbor IONESCU GHEORGHE, care a aflat cu emoție „traseul” meu de la aviație la inginerie ... Acesta mi-a pus multe întrebări, pentru a afla cine mai „conduce” aviația civilă, cu gândul de a identifica o soluție; după câteva zile m - a informat că a obținut o audiență la Șeful D.Av.C. ... unde am mers împreună! După această audiență, c-am după o săptămână, am fost „reintegrat” rapid la TAROM (la ... Dispeceratul de zbor, pentru a mă „reinstrui” timp de un an). Am acceptat cu stoicism toata această poveste, astfel că, dupa încă un an, deplin ”integrat” (în 1985) am revenit la zbor (AN - 24), unde am fost copilot, respectiv comandant.

*Cea mai înaltă calificare**:** pilot de linie, brevet ATPL No.518.*
A venit anul 1989, cu toate evenimentele ulterioare. Pot aminti, printre altele, că, împreună cu amicul nostru ROBĂNESCU IULIAN, am editat revista de aviație (prima publicație de aeronautică, din România, după 1989) FLAPS-UP, respectiv revista de informație si cultură TEMPO. În

acest context mediatic am aflat despre existența IFALPA(International Federation of Air Line Pilots Associations), cu care am intrat în dialog, respectiv am obținut o invitație la Conferința IFALPA de la Berlin (Germania). Ulterior, împreună cu alți câtiva piloți de linie am organizat / înființat RO-ALPA, unde am fost, pe rând: vice-președinte, președinte, director IFALPA (pentru România), membru în IFALPA HUPER (Human Performance) Committee [în acest context: participări la 21 de conferințe și meetinguri aeronautice internaționale (la Brighton, Londra, Budapesta, Amsterdam, Atena, Bali/Indonezia, Hong Kong, Singapore, București, Johannesburg, San Francisco/NASA Ames Research Base), respectiv, am elaborate și prezentat diverse lucrări (exemplu: Hurry-up Syndrome)]. Ca urmare a experienței acumulate în aviatie, la un moment dat am fost „vânat" și recrutat pentru Compania regională DAC AIR (unde am fost pilot și Director de zbor). După trecerea acestei companii în „adormire" (...pentru că, din câte știu eu, nu s-a desființat!), am lucrat o perioadă pentru propria firma (S.C. Superb Impex S.R.L.), apoi, ultimii trei ani până la pensionare (care s-a "produs" la 1 august 2004), la Academia Română de Aviație.

Calificări / aeronave zburate : Zlin-526F, An-2, IL-14, An-24, Boeing-707, Dash-8

Alte calificări: auditor intern de calitate

Activitatea ca pilot a însemnat: aproximativ 5.000 ore de zbor

Locuri de muncă (în ordine cronologică):

- Baza de ateliere și transporturi : localitatea Viforâta, județul Dâmbovița, muncitor

- Intreprinderea de aviație utilitară : Aerobaza Galați – Tulucești, pilot An-2

- Compania Tarom : pilot An-24, Boeing-707

- MICM-CIUTMR, București : inginer auto (implementare proiecte specifice)

- OGA, Buzău : inginer(șeful bazei de producție industrială și reparații (automobile, utilaje de construcții etc.)

- IJPPS, Buzău : inginer (șeful departamentului transporturi)

- Compania Tarom : dispecer, ulterior pilot An-24

- Compania Dac Air : director operațiuni zbor, pilot

- Aviaţia Utilitară, București : director operațiuni zbor

- Academia Romană de Aviație : expert calitate, șef departament instruire sol

Hobbies : house interior/exterior design, comunicare, business administration
Limbi străine /nivelul **:** *engleza/comunicare curentă, franceza/citit accesibil*

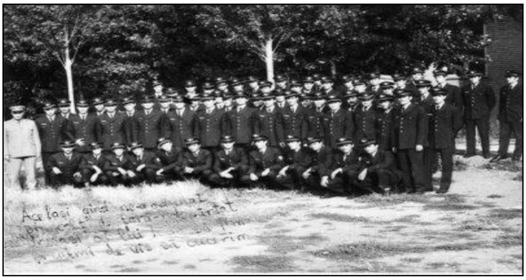




PROMOȚIA 1975

Fotografii din anii de Şcoală ......





















ZLP



ZLP


ZLIN



ZLIN





















ZLIN Trener

ZLIN Trener


ZLIN Trener



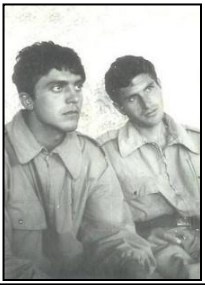


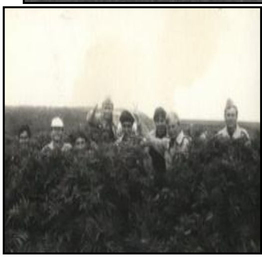


















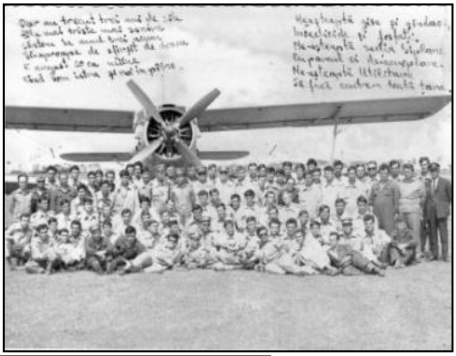











































2.1.Fotografii de la întâlnirile de după absolvire ...















